

# VEJLAUGET MUNKEKÆR

## Resumé af informationsmøde for medlemmerne af Vejlaugget Munkekær den 14. marts 2016 med BaneDanmark om støjholdene i forbindelse med den nye jernbanelinie

Formanden for Vejlaugget Munkekær, Bo Jelved, bød velkommen til de fremmødte medlemmer. Han gav samtidig en særlig velkomst til sekretariatschef Berit Jendal og byggeleder Mads Johansen fra BaneDanmark, der havde givet tilsagn om at orientere Vejlaugets medlemmer om status for det igangværende anlægsarbejde med den nye jernbanelinie København-Ringsted, herunder også redegøre for den støjbelastning, der må forventes at være når jernbanen sættes i drift og for initiativerne omkring støjdæmpende tiltag lokalt i Solrød-området.

Formanden for det lokale støjudvalg, Edmund Liebst Rasmussen, der havde arrangeret informationsmødet med BaneDanmark, oplyste at journalist Janus Spøhr fra Sydvesten / Dagbladet / Solrød Avis efter aftale også var inviteret til at overvære mødet med henblik på at nogle af de vigtigste informationer fra mødet kunne viderebringes via de lokale aviser.



*Byggeleder Mads Johansen, sekretariatschef Berit Jendal og Edmund Libst fra Vejlaugget ved informationsmødet den 14. marts 2016.*

Sekretariatschef Jendal Berit udtrykte glæde over at få lejlighed til at komme og orientere om den nye jernbanelinie ned langs Køge Bugt og videre til Ringsted og om støjforholdene i forbindelse med jernbanen. Hun oplyste indledningsvis at BaneDanmark i øjeblikket er i gang med at bygge Danmarks første højhastigheds-jernbanelinie, hvor togene i fremtiden på nogle strækninger vil kunne komme til at køre med hastigheder på op til 250 km pr. time. Det igangværende anlægsarbejde omfatter etableringen af en i alt ca. 60 km lang dobbeltsporet jernbanelinie til el-tog. Da den nye jernbanelinie krydser motorvejen flere gange undervejs på strækningen København-Ringsted skal der bygges 5 nye tunneller og etableres hele 222 nye konstruktioner i form af jernbanebroer, stioverførsler mv. Anlægsarbejderne startede for alvor i begyndelsen af 2015 og fortsætter frem til udgangen af 2016, og på det tidspunkt vil i alt 3,3

millioner tons jord være bortgravet og flyttet. BaneDanmark påbegynder også i indeværende år bygningen af den nye Køge Nord Station, der bliver den eneste station på strækningen mellem København og Ringsted. I løbet af 2017 skal der lægges sveller og skinner ned på strækningen, ligesom der skal etableres kørestrømsanlæg og signalanlæg. Etableringen af støjafskærmning, hegn og beplantning vil blive udført i 2018, hvor også byggeriet af den nye Køge Nord Station skal være færdigt.

Berit Jendal sagde, at det indtil videre ser ud til at tidsplanerne for det store anlægsprojekt kan holde, og det er derfor forventningen at togene vil begynde at køre i almindelig drift på den nye jernbanelinie fra december måned 2018. Hun oplyste også at det samlede budget for det store anlægsarbejde er på i alt mere end 11 milliarder kr, og det er fortsat forventningen at budgettet vil kunne overholdes.

Byggeleder Mads Johansen fra BaneDanmark orienterede om de konkrete anlægs- og byggearbejder, der i øjeblikket er i gang på strækningen ud for Solrød Kommune. Han oplyste at jernbanen på stort set hele strækningen gennem Solrød kommune kommer til at ligge i et højdeniveau svarende til motorvejens kørebane, men at banelinien dog vil ligge noget højere end motorvejen på det sted, hvor banen krydser ind over Cementvej, tæt ved McDonalds bygning og den nyetablerede rundkørsel ved Tåstrupvejen. Mads Johansen orienterede endvidere om, at de geotekniske forhold med meget blød jordbund ud for bl.a. Karlslunde Rasteplads nødvendiggør nogle meget komplicerede byggeprocesser, idet jernbanen på sådanne steder skal føres frem på et større antal betonpiller.

Herefter redegjorde Mads Johansen for opbygningen og effekten af den ca. 800 meter lange støjskærm, der får en højde på 1,8-2,0 meter og som bliver placeret på den østlige side af selve jernbanelinien med henblik på at reducere støjen i den del af Solrød kommune, hvor jernbanen passerer tæt forbi større villakvarterer som f.eks. Munkekærsområdet. Han fremviste i denne forbindelse bl.a. nogle fotografier, som viste hvorledes støjskærmen konkret vil komme til at ud i området omkring McDonalds bygning ved Cementvejen.

Med hensyn til støjgenerne oplyste Berit Jendal, at BaneDanmarks støjberegninger er udført efter Miljøstyrelsens vejledning om beregning af togstøj, og at støjniveauet fra den nye jernbane forventes at komme til at ligge på 64 decibel i et såkaldt "årsdøgn gennemsnit", men dog op til maksimalt 85 decibel på de tidspunkter, hvor et tog passerer. En række kort over den af BaneDanmark beregnede støjudbredelse af banestøjen ud for Solrød kommune blev herefter gennemgået, og der blev stillet en række spørgsmål i forbindelse med gennemgangen. Et kort over den af BaneDanmark og Vejdirektoratet beregnede samlede støjudbredelse, når støjen fra såvel den nye jernbane som fra den udvidede motorvej lægges sammen blev også gennemgået og efterfølgende kommenteret af forskellige medlemmer af Vejlaugget.

Der blev stillet spørgsmål om hvor mange tog der forventes at køre på den nye jernbane. Berit Jendal oplyste, at BaneDanmark ved dimensioneringen af jernbanen har arbejdet ud fra en forudsætning om at der i fremtiden kan komme til at køre op til 10 tog i timen hver vej på den to-sporede jernbanelinie, dvs. at op til i alt 20 tog kan komme til at passere strækningen pr. time. Der forventes dog i starten kun at skulle passere op til 5-6 tog pr. time hver vej, dvs. i alt 10-12 tog pr. time.

På forespørgsel fra et af Vejlauggets medlemmer oplyste Berit Jendal at i alt 5-6 villaer i Solrød kommune er udtaget til at få tilbudt særlige støjisolerende tiltag i form af eksempelvis nye støjdæmpende vinduer eller ekstra facadeisolering.

Berit Jendal sagde afslutningsvis, at BaneDanmark lægger stor vægt på information og kommunikation omkring arbejdet med etableringen af den nye jernbanestrækning, bl.a. gennem deltagelse i lokale informationsmøder med grundejerforeninger og via nyhedsbreve på BaneDanmarks hjemmeside, der kan findes på denne web-adresse:

[www.banedanmark.dk/københavn-ringsted](http://www.banedanmark.dk/københavn-ringsted)

Hun opfordrede endvidere interesserede til at besøge BaneDanmarks info-center, der ligger på adressen Ringager 4B, 2605 Brøndby og har åbent den første tirsdag i hver måned kl. 13-18.

Edmund Liebst Rasmussen, der er formand for støjudvalget, udtrykte stor tilfredshed med både de informationer og de svar, som de to repræsentanter for BaneDanmark havde givet på aftenens informationsmøde med Vejlaugets medlemmer. Han håbede på at det forventede beregnede støjniveau fra jernbanen vil komme til at holde, men han erkendte også at vi som de nærmeste naboer til den nye jernbanelinie først ved om støjniveauet er acceptabelt, når togene fra slutningen af 2018 begynder at køre i normal drift på strækningen. Han var glad for den direkte og konstruktive kommunikation mellem støjudvalget i Solrød og BaneDanmark, og han håbede at BaneDanmark også var indstillet på at fastholde og udbygge det gode samarbejde med støjudvalget i de næste år.

Formanden for Vejlauget Munkekær, Bo Jelved, takkede også Berit Jendal og Mads Johansen for deres indsats på informationsmødet. Han udtrykte også tilfredshed med spørgelysten hos Vejlaugets medlemmer og med de svar, som de to repræsentanter for BaneDanmark havde givet på vores spørgsmål under informationsmødet.

*Der er som bilag til dette korte resumé af informationsmødet vedhæftet et mindre antal af de kort, fotografier mv, som BaneDanmark anvendte i forbindelse med præsentationerne på mødet. Det samlede præsentationsmateriale fra BaneDanmark kan ses på hjemmesiden for Vejlauget Munkekær, der kan findes på denne web-adresse:*

[www.vejlauget.net](http://www.vejlauget.net)

*Referent:*

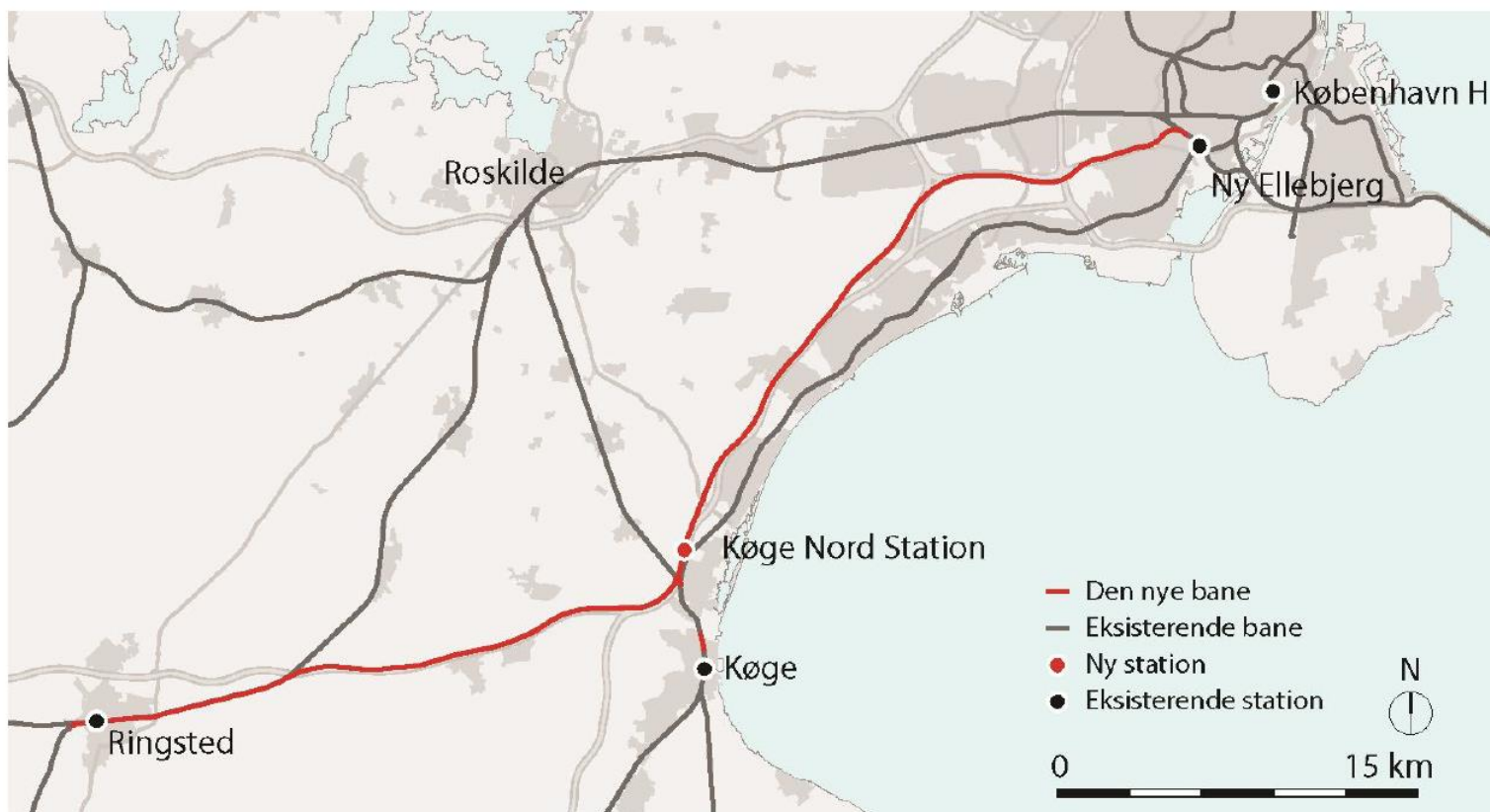
*Steen Dan Christiansen*

*Medlem af bestyrelsen for Vejlauget Munkekær*

### **Bilagsoversigt med sideangivelse:**

4. Kort over linieføringen for Danmarks første højhastighedsbane
5. Overordnet tidsplan for den nye banelinie
6. Luftfoto fra anlægsarbejdet ud for Karlslunde Rasteplads (februar 2016)
7. Luftfoto af området ved Cementvej og Tåstrupvejen (februar 2016)
8. Luftfoto af banelinien ud for Cementvej og Tåstrupvejen (februar 2016)
9. Foto af parkeringspladsen ud for McDonalds bygning, hvor den nye støjskærm er manipuleret ind
10. Foto af parkeringspladsen ud for McDonalds bygning, hvor den nye støjskærm er manipuleret ind
11. Skematisk tegning af den støjskærm, som skal opsættes på en 800 meter lang strækning
12. Beskrivelse af BaneDanmarks støjberegningsmetode ("Lden 64 dB og Lamax 85dB")
13. Oversigtskort over BaneDanmarks beregnede støjdbredelse for jernbanestøjen
14. Detaljeret oversigtskort over BaneDanmarks beregnede støjdbredelse for jernbanestøjen ud for Vejlaugets Munkekærs område
15. Oversigtskort over den beregnede støjdbredelse, når støjen fra både motorvej og jernbane lægges sammen

## Danmarks første højhastighedsbane



## Overordnet tidsplan for Den nye bane

### 2011

- Arkæologiske undersøgelser
- Lednings-omlægninger
- Jord- og grundvandsundersøgelser

### 2012

- Arkæologiske undersøgelser
- Lednings-omlægninger
- Jord- og grundvandsundersøgelser
- Besigtigelse
- Ekspropriation

### 2013

- Arkæologiske undersøgelser
- Lednings-omlægninger
- Besigtigelse
- Ekspropriation
- Anlægsarbejde

### 2014

- Arkæologiske undersøgelser
- Lednings-omlægninger
- Besigtigelse
- Ekspropriation
- Anlægsarbejde

### 2015

- Anlægsarbejde
- Lednings-omlægninger

### 2016

- Anlægsarbejde
- Kørestrøms-anlæg
- Bygning af Køge Nord Station

### 2017

- Skinner og sveller
- Kørestrøms-anlæg
- Bygning af Køge Nord Station
- Signalanlæg

### 2018

- Prøvekørsel
- Støjafskærmning/bepantning/hegn
- Bygning af Køge Nord Station
- Indvielse



Karlsunde Rasteplass – februar 2016



Cementvej, Solrød – februar 2016



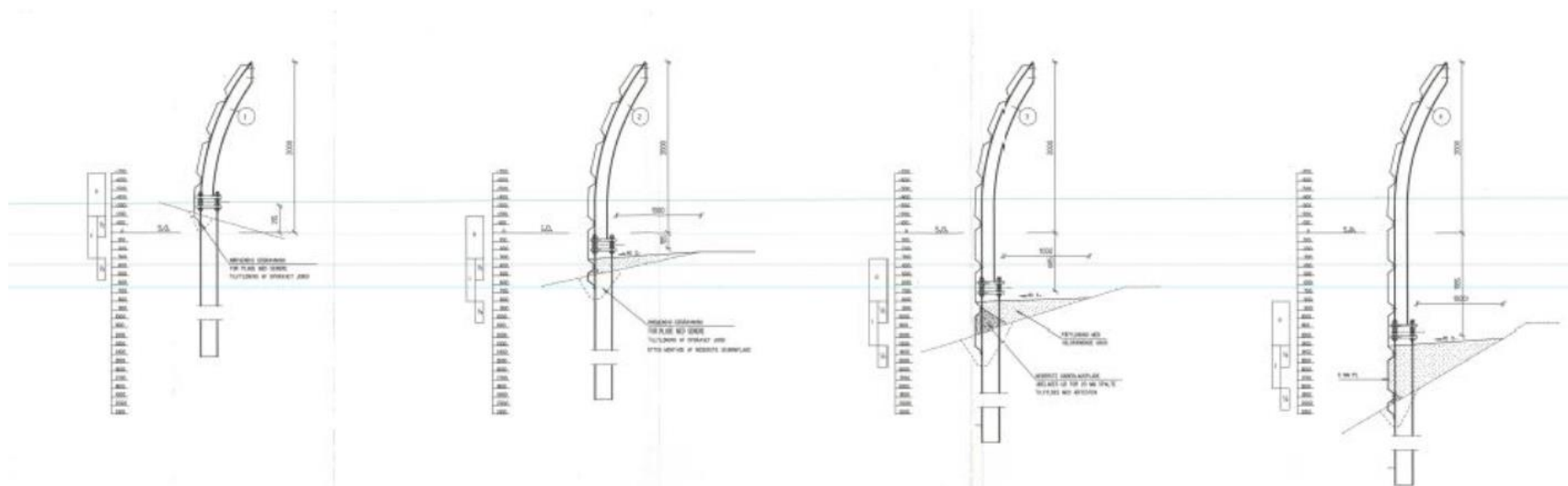
Cementvej, Solrød – februar 2016





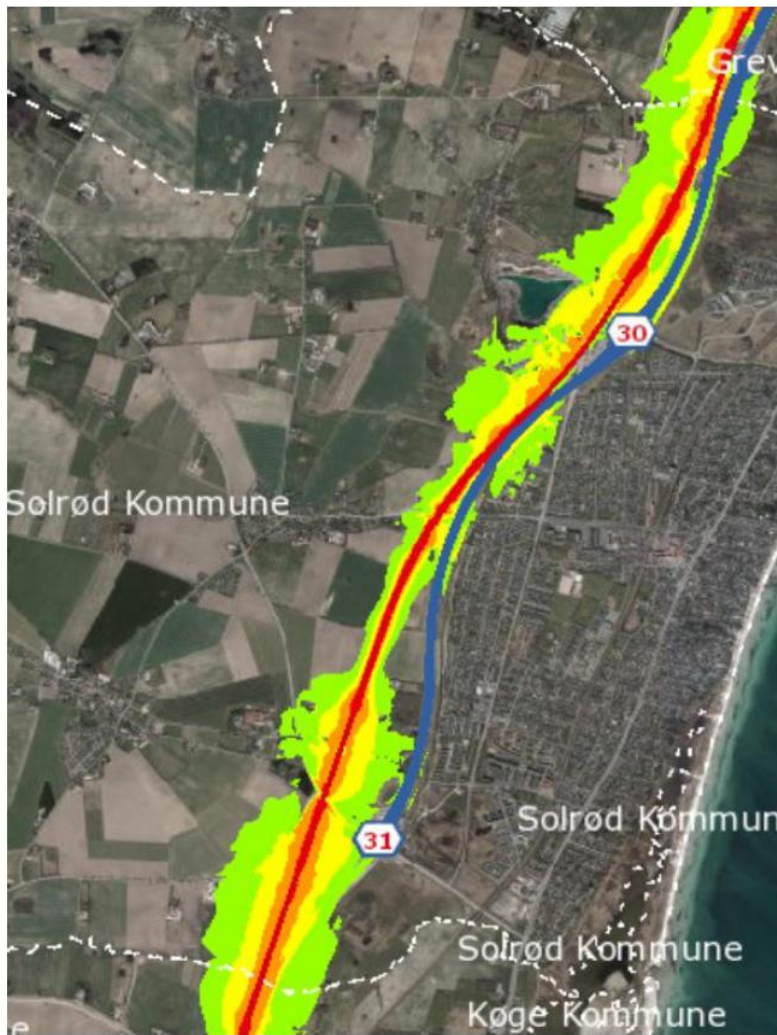


## Tegning af støjskærm



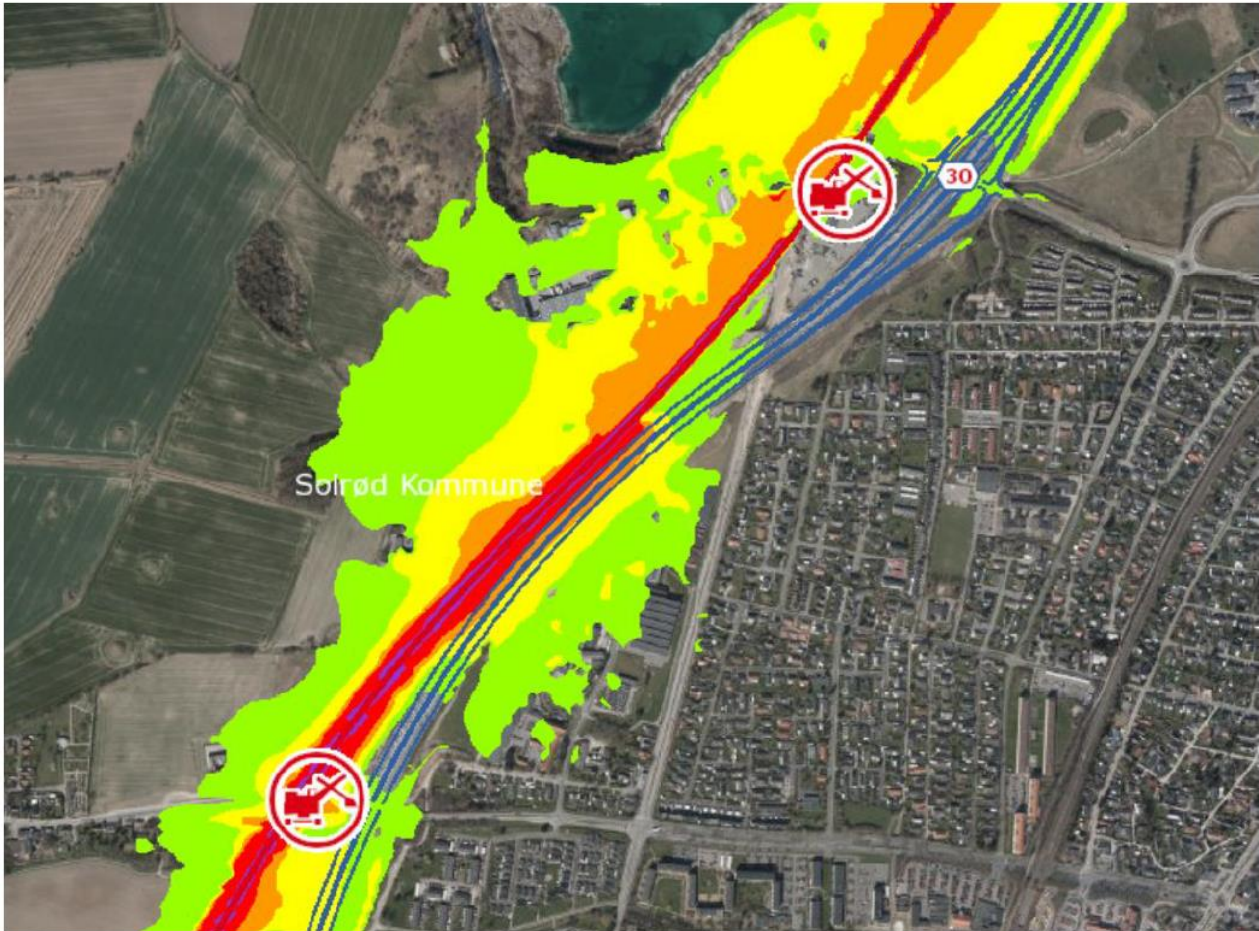
## Lden 64 dB og Lamax 85 dB

- Banedanmarks støjberegninger er udført efter Miljøstyrelsens vejledning om beregning af togstøj, hvor beregningerne baserer sig på A-vægtede gennemsnitlige lydtrykniveauer (ækvivalentniveauer) bestemt for henholdsvis dag-, aften- og natperioden på samtlige dage i et meteorologisk referenceår, dvs. et tænkt år med gennemsnitligt vejr. Det samlede lydtrykniveau benævnes Lden og beregnes ved en vægtning af de nævnte tre døgnperioder. Vægtningen sker ved at ækvivalentniveauerne for aften og natperioden gives et tillæg på henholdsvis +5 og +10 dB. For støjkilder, hvor intensiteten af støjende aktiviteter er lavere om aftenen og natten end om dagen, vil bidraget fra støj om aftenen og natten uden vægtningen være lille eller uden betydning for det gennemsnitlige niveau over døgnet.
- LAm<sub>ax</sub> står for det maximale støjniveau ved togpassage

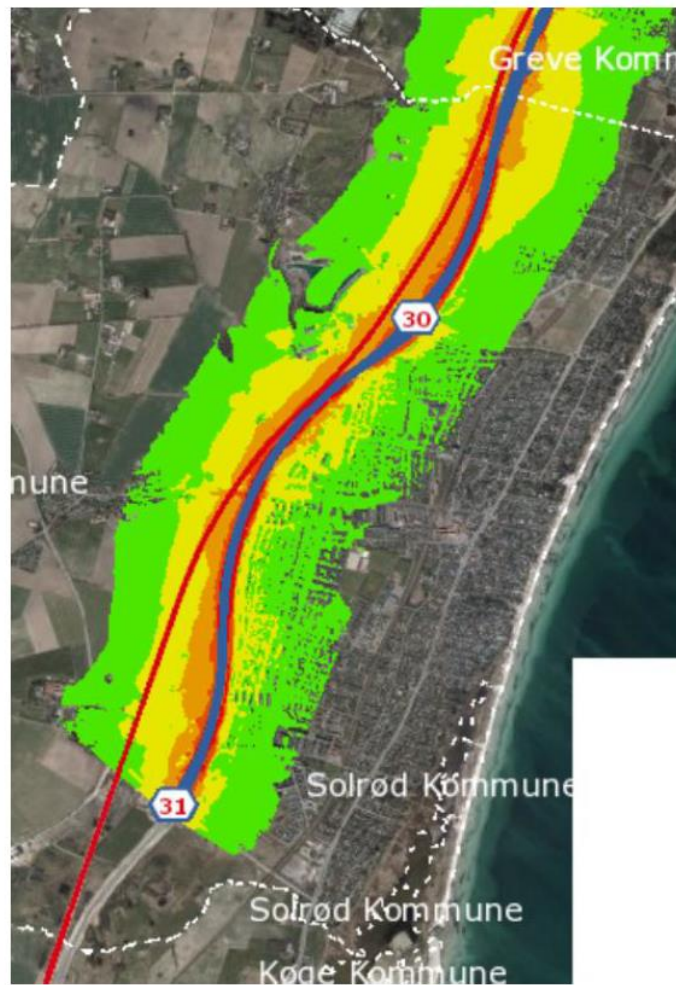


Støjdbredelse Banestøj

- >79 Lden dB
- 74-79 Lden dB
- 69-74 Lden dB
- 64-69 Lden dB
- 59-64 Lden dB



Støjdbredelse banestøj



Støjdbredelse Vej- og banestøj (motorvejsudvidelse og ny bane)