



Notat

Emne: Støj og vibrationer fra letbanen i drift
Fra: Hovedstadens Letbane
Til: Teknisk direktørforum
Dato: 17-05-2022

Baggrund

Lyngby-Taarbæk Kommune har i forlængelse af et afholdt borgermøde den 28. februar 2022 bedt om et skriftligt svar fra Hovedstadens Letbane vedrørende vibrationer og støj fra den kommende letbane på Ring 3 i driftsfasen.

Svar om støj og vibrationer:

Som følge af Lov om Letbane på Ring 3 har Transportministeren i 2015 forud for letbaneprojektet gennemført en VVM-proces. I forbindelse med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen blev det vurderet hvilke hensyn, der skal tages under letbaneprojektets anlægs- og driftsfase for at forebygge eller begrænse påvirkninger på miljøet.

I forbindelse med VVM-redegørelsen blev der gennemført beregninger for vibrations- og strukturlydsbelastningen for alle boliger langs letbanen. De gennemførte beregninger af vibrationer og strukturlyd viste, at et mindre antal boliger helt tæt på den planlagte linjeføring af letbanen kunne blive udsat for vibrationer og/eller strukturlyd over grænseværdierne for samme, når letbanen sættes i drift. I forbindelse hermed konkluderede VVM-redegørelsen, at letbaneprojektet i videst muligt omfang skulle indarbejde afhjælpende foranstaltninger i letbanens sporopbygning, som ville kunne reducere vibrations- og strukturlydsniveauet for et mindre antal udsatte boliger samt følsomme institutter og virksomheder til under grænseværdien. Det blev i den sammenhæng desuden påpeget, at hvorvidt de afhjælpende foranstaltninger alle steder ville kunne reducere vibrations- og strukturlydsbelastningen til under grænseværdien ville være afhængig af den konkrete situation.

I lyset af VVM-redegørelsens resultater for vibrationer og strukturlyd fik Hovedstadens Letbane efter kontraktindgåelse foretaget nye beregninger af letbanens forventede vibrationer og strukturlyd. I modsætning til VVM-redegørelsen kunne man i disse beregninger være mere præcis, da man nu bl.a. vidste hvilken type letbanetog, der ville køre på letbanestrækningen. Konkret lavede man således målinger med afsæt i et sammenligneligt letbanetog i München. De nye beregninger, der tog udgangspunkt i Miljøstyrelsens beregningsmetoder, konkluderede, at der ville være behov for at optimere sporopbygningen på en række lokationer langs letbanestrækningen med henblik på at minimere risikoen for vibrationer og strukturlyd over grænseværdierne. Beregningerne bekræftede dermed VVM-redegørelsens konklusioner, at størstedelen af letbanestrækningen forventes at kunne overholde de vejledende grænseværdier for vibrationer og strukturlyd, og at kun et mindre antal lokationer ville være i risiko for ikke at kunne overholde grænseværdierne. Hovedstadens Letbane besluttede på den baggrund at indarbejde en række afhjælpende foranstaltninger i letbanens sporkonstruktion på udvalgte lokationer.

Med hensyn til støj konkluderede VVM-redegørelsen, at støjbidraget fra letbanen er relativt lille i forhold til støjen fra vejene langs letbanestrækningen, hvorfor letbanens støjmæssige betydning blev vurderet som meget begrænset.



Den samlede trafikstøj ville flere steder falde som følge af færre biler og nedsat hastighed. Det blev dog bemærket, at der i skarpe kurver kunne være en risiko for støjgener hos de nærmeste naboer til letbanen.

Hovedstadens Letbane har derfor planlagt at installere anordninger, der automatisk smører sporene i udvalgte kurver. Ydermere har Hovedstadens Letbane haft fokus på at opnå den optimale geometriske sammenhæng mellem hjul og skinner ved forskellige kurver.

Man skal være opmærksom på, at når letbanen går i drift, er det en anden type støj end den, som man kender fra biler. Støjen fra en personbil vil være mere hvislende end støjen fra et letbanetog, der vil være mere rumlende. Det skyldes, at den primære støj fra biler er støjen fra dæk/asfalt, og den primære støj fra letbanetog er støjen fra hjul/skinne. Der er endvidere forskel på den måde, vi som mennesker opfatter støj. Og derfor kan nogle borgeres oplevelse godt være, at støjbilledet med en letbane ændrer sig og opleves som mere støjende.

Hvis man som nabo til letbanen oplever gener fra letbanen i drift, kan man op til et år efter letbanen er sat i drift få prøvet sin sag ved Ekspropriationskommissionen.