

[Kjærulff-Schmidt]

(Spm. nr. 789).

Begrundelse.

Miljøbeskyttelsesloven gælder i dag ikke kun for fabrikker og andre private virksomheder, men også for en række trafikale anlæg som f. eks. lufthavne og flyvepladser, motorbaner og knallertbaner, garageanlæg, busholdepladser, hyrevognsholdepladser m. fl.

Efter miljøbeskyttelseslovens § 35 har ministeren en stående bemyndigelse, der kan benyttes til at inddrage vej- og jernbaneanlæg under lovens område. I betragtning af, at sådanne anlæg er de største støjforurenere, kan det forbydes, at ministeren endnu ikke har taget initiativ til at gøre noget.

Det er besynderligt, at det offentlige, der pålægger især de private virksomheder meget strenge miljøbestemmelser, selv spiller sorteper videre og skubber problemet over til vejdirektøren og DSBs generaldirektør. Vejdirektoratet og DSB er naturligvis ikke indrettet til at kunne foretage en afvejning af trafikale hensyn og samfundsmæssige miljøbeskyttelseshensyn, og der kan da også påvises en lang række eksempler på, at der ikke er foretaget en sådan afvejning.

Folehaven, Bispeengen, Vestskovens gennemskæring af motorveje og den påtænkte trafikkorridor B 5 fra Hillerød til Tåstrup og jernbanestøjen ved Ellesøparken i Vedbæk og langs mange S-banestrækninger er nogle få af de eksempler, der i den offentlige debat har været fremdraget på, at en bedre støjplanlægning er særdeles påkrævet, også når det er det offentlige, der bygger de pågældende anlæg.

Blandt dem, der gang på gang har påvist det rimelige i at inddrage vej- og jernbaneanlæg under miljøbeskyttelsesloven, er professor Fritz Ingerslev, Danmarks tekniske Højskole. Forhåbentlig er ministeren omsider kommet så langt i sine overvejelser, at svaret på nærværende spørgsmål under indtryk af professor Ingerslevs og andres argumenter kan blive et klart ja.

*Besvarelse (25/5 78):***Miljøministeren (Niels Matthiasen):**

Jeg vil indledningsvis understrege, at jeg er helt enig i, at veje og jernbaner udgør et overordentlig stort støjproblem, og at det er

nødvendigt, at der i de kommende år gøres en indsats for at intensivere støjbekæmpelsen på dette felt.

Jeg tror imidlertid ikke, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 5, hvis hovedsigte jo er godkendelse af nye virksomheder, knyttet til ejendomme af begrænset geografisk udstrækning, er det mest hensigtsmæssige administrative instrument, når det gælder vej- og jernbanenettet.

Det er min opfattelse, at trafikstøjproblemerne har en karakter og en dimension, der bevirker, at en løsning må søges på et meget bredt grundlag, herunder både økonomisk og planlægningsmæssigt.

Jeg mener, at alle sagens aspekter bør tages op til overvejelse, lige fra mulighederne for at dæmpe støjen fra bilernes motorer - f. eks. gennem et intensiveret internationalt samarbejde - til den rigtige planlægning af nye veje og jernbaner. Sidstnævnte spørgsmål er taget op i vejstøjudvalget under ministeriet for offentlige arbejder, der i løbet af kort tid vil afslutte sit arbejde. Der vil i udvalgets betænkning også indgå forslag til lovgivningsmæssige initiativer.

Støjproblemerne skyldes i altovervejende grad eksisterende bebyggelses placering i forhold til eksisterende veje og baner. Det vil derfor være naturligt også at tage spørgsmål om øget støjafskærmning, vinduesisolering m.v. op til særskilt vurdering, herunder undersøge de lovgivningsmæssige muligheder inden for dette område.

Jeg har på denne baggrund bragt i forslag, at der under miljøstyrelsens direktør Ejler Kochs ledelse nedsættes en hurtigarbejdende, koordinerende støjgruppe med repræsentanter fra de berørte ministerier, kommunale organisationer m.v., der i løbet af kort tid skal udarbejde et oplæg til et handlingsprogram.

Såvel boligministeren og justitsministeren som trafikministeren har ved et nylig afholdt møde tilsluttet sig mit forslag, og arbejdet forventes afsluttet inden den 1. oktober.

På indeværende tidspunkt finder jeg det rigtigt at afvente resultatet af det iværksatte arbejde.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (18/5 78) af:

Inge Krogh (KrF):