

[Rønholt]

### Begrundelse

Beboere i Vojens har over for offentligheden givet udtryk for bekymring over eventuelle støjgener i forbindelse med elektrificeringen og anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland.

Regeringsgrundlaget »En ny start« beskriver på side 9, hvorledes regeringen over for alle politiske initiativer vil vise størst muligt miljøhensyn. Specielt hvad angår miljøstøj, står der: »Der skal gøres en ekstra indsats for at afhjælpe miljøstøj og andre gener for beboere ved gennemførelse af større trafikprojekter.«

Svar (22/2 93):

### Trafikministeren (Helge Mortensen):

Som det fremgår af bemærkningerne til det lovforslag om udbygning af jernbanen mellem Vamdrup og Padborg, som nu behandles i Folketinget, vil udgiften til støj-dæmpende foranstaltninger i forbindelse med udbygningen blive afholdt inden for DSB's rammer, og foranstaltningerne vil blive udført efter de hidtil gældende regler.

Den vejledning, der henvises til i spørgsmålet, er formentlig Miljøstyrelsens vejledning nr. 6 fra 1985, »Støj og vibrationer fra jernbaner«. Denne vejledning retter sig mod nye arealanvendelser i nærheden af eksisterende jernbaner, men forholder sig ikke til nye baneanlæg eller ændringer af anvendelsen af eksisterende jernbaner. I vejledningen er angivet grænseværdier på 55 dB(A) for rekreative områder i det åbne land, 60 dB(A) for rekreative områder i og nær byområder, boligområder, hospitaler, skoler m.m. og 65 dB(A) for hoteller og kontorer.

Formålet med Miljøstyrelsens vejledning er at undgå, at der bygges nye boliger og lign. på arealer, som allerede er støjbelastede. I vejledningen er der derfor vejledende grænser for det acceptable støjniveau. Det kan imidlertid være vanskeligt at leve op til tilsvarende krav dér, hvor bebyggelsen og trafik anlægget allerede er etableret, uden at omkostningerne bliver så store, at de ikke står i et rimeligt forhold til de fordele, som opnås.

Der findes således ikke i miljølovgivningen formelle regler – hverken for nye jernbaneanlæg eller for eksisterende jernbanestrækninger.

Siden 1986 har DSB haft Folketingets tilslutning til årligt at anvende op til 1 pct. af an-

lægsbudgettet til støjbeskyttelse af eksisterende boliger langs DSB's banestrækninger. Prioriteringen af disse midler – den såkaldte støjpulje – foretages i samarbejde mellem DSB og Miljøstyrelsen. For først at forbedre forholdene for de mest generede er det praksis at bruge pengene til at nedbringe støjniveauet i de støjrante boligområder, der i dag har over 65 dB(A).

Der er for andetsporet mellem Vamdrup og Padborg taget udgangspunkt i disse støjpuljeregler. I modsætning til støjpuljeprojektet vil støjforanstaltningerne i tilknytning til udbygningen af andetsporet dog blive gennemført på én gang samtidig med gennemførelsen af den pågældende etape af anlægsarbejdet og for midler ud over støjpuljen og derfor også uden for den almindelige prioriteringsrækkefølge for anvendelse af støjpuljemidlerne. Beboerne langs den pågældende strækning bliver således bedre stillet end beboerne langs de øvrige eksisterende hovedstrækninger, hvor trafikken vil stige lige så meget som eller mere end på strækningen mellem Vamdrup og Padborg.

Der knytter sig desuden det særlige forhold til støjpuljens grænseværdi, at der ved beregningen af togstøjen ikke tages hensyn til, at der allerede nu – og i fremtiden i endnu højere grad – benyttes støjssvage tog som IC3-toget og de tilsvarende elektriske IR4-tog. Dette betyder, at den faktiske grænseværdi for etablering af støjbeskyttelse langs strækningen i Sønderjylland er på 64 dB(A).

Målsætningen er, at togstøjbelastningen skal nå ned på 60 dB(A), efterhånden som den teknologiske udvikling og udskiftningen af materiellet reducerer støjen. Ved fastlæggelsen af omfanget af støj-dæmpende foranstaltninger langs strækningen mellem Vamdrup og Padborg er der således taget udgangspunkt i støjniveauet fra gammelt togmateriel, uanset at en del af materiellet allerede i dag er nyt, støjsvagt materiel. Samtidig er der regnet med en kraftig forøgelse af trafikken og med toghastigheder på op til 200 km/t, uanset at sådanne trafikmængder og toghastigheder først vil komme på tale efter en årrække.

I perioden indtil trafikken er steget væsentligt og hastighederne forøget til 200 km/t, vil støjniveauet således ligge under det beregnede støjniveau på 64 dB(A). Samtidig vil den teknologiske udvikling og udskiftningen af en