

**[Udenrigsministeren]**

nel forstand et nationalt mindretal, som plejer at have haft en tilknytning til et givet område, der kan tælles i århundreder eller mere. De etniske russere, der kan påvise familiemæssige bånd tilbage til tiden før den sovjetiske okkupation i 1940, og som derfor kan betragtes som et egentligt nationalt mindretal, er omfattet af andre og lempeligere regler for statsborgerskab. At der kan drages lærerige erfaringer af den sidste tids udvikling i Estland, er hævet over enhver tvivl, men at drage sammenligninger i den ene eller anden retning i forhold til nationale mindretals problemer i andre dele af Europa ville være forhastet.

**Spm. nr. S 1224**

Til *trafikministeren* (23/7 93) af:

**Rønholt (KF):**

»Vil ministeren oplyse, om regeringen på baggrund af beslutningen om at bruge 290 mio. kr. til miljøforanstaltninger i Tårnby agter at revurdere miljøforanstaltningerne i Syd- og Sønderjylland i forbindelse med etableringen af højhastighedstog?«

**Begrundelse**

Regeringen har besluttet at bevilge 290 mio. kr. til miljøforanstaltninger i Tårnby i forbindelse med etablering af Øresundsforbindelsen. Regeringen gør opmærksom på, at pengene ikke alene skal anvendes til støjsikring af beboerne i Vinkelhusene, men også skal bruges for at mindske generne ved en gennemskæring af Tårnby.

Flere byer i Syd- og Sønderjylland vil ligeledes blive gennemskåret af den dobbeltsporede højhastighedsjernbane, men hidtil har regeringen afvist at betale for støjskærme, der giver lige så effektiv en miljøsikring som i Tårnby. Det drejer sig f.eks. om Vojens, Tinglev, Sommersted og Over-Jerstal.

**Svar (6/8 93):**

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

**1. Støjforholdene.**

I forbindelse med etablering af Øresundsforbindelsen tages for togstøjbelastningen udgangspunkt i en grænseværdi på 60 dB(A). Dette skyldes, at Øresundsanlægget er et helt nyt anlæg, som bygges på et sted, hvor der i dag ikke er noget trafik anlæg.

Dette svarer til Miljøministeriets vejledende grænseværdier for ny bebyggelse langs jernbane.

Det kan desuden oplyses, at beregningen af togstøjen for Øresundsanlægget foretages på grundlag af det nye støjsvage materiel, som fra første dag vil betjene denne strækning.

For eksisterende jernbanestrækninger har DSB siden 1986 haft Folketingets tilslutning til årligt at anvende op til 1 pct. af anlægsbudgettet til støjbeskyttelse af eksisterende boliger langs DSB's banestrækninger. Prioriteringen af disse midler – den såkaldte støjpulje – foretages i samarbejde mellem DSB og Miljøstyrelsen.

Denne dæmpningsindsats gennemføres i forhold til boliger med en døgnækvivalent togstøjbelastning over 65 dB(A), idet det pågældende støjniveau refererer til konventionel togfremføring med diesellokomotiv. Det er således også i denne sammenhæng målet over det længere sigt at bringe belastningen ned til maksimalt 60 dB(A) i takt med materiefornyelser og elektrificeringens stigende udnyttelse.

Der er i anlægsloven for 2.-sporet mellem Vamdrup og Padborg taget udgangspunkt i samme grundlag. I modsætning til støjpuljeindsatsen vil støjforanstaltningerne i tilknytning til udbygningen af 2.-sporet dog blive gennemført på én gang samtidig med gennemførelsen af den pågældende etape af anlægsarbejdet. Dette vil ske 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 eller mere end på strækningen mellem Vamdrup og Padborg.

Ved fastlæggelsen af omfanget af støjdæmpende foranstaltninger langs strækningen mellem Vamdrup og Padborg er der indregnet en kraftig forøgelse af trafikken og 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 støjniveauet på 65 dB(A). Samtidig vil den teknologiske udvikling og udskiftningen af en større del af materiellet med moderne støjsvage tog fortsat medvirke til at nedbringe det faktiske støjni-