

Gennem indsatsens første 10 år er omkring halvdelen af de overbelastede boliger blevet tilgodeset med støjdæmpende initiativer. De resterende boliger vil blive tilgodeset frem mod 2005.

Jeg er bekendt med, at det trafikspring, der er sket på strækningen Ringsted-Padborg, først og fremmest fordi transitgodset ikke længere kører ned over Rødby, har udløst mange naboreaktioner på grund af de øgede støjgener.

Selv om der ikke er tale om så store trafikmængder som dem, der i årevis har kørt på strækningen mellem København og Ringsted, er reaktionerne forståelige.

Støjpuljens indsats har i de senere år været koncentreret om strækningen mellem Ringsted og Fredericia for at komme de støjmæssige konsekvenser af ibrugtagningen af Storebæltsforbindelsen i forkøbet. Jeg kan derfor oplyse, at de sidste støjskærme på dette stykke opsættes i løbet af 1998. Herefter udmøntes tilskudsordningen til facadeisolering, der forventes afsluttet omkring 2001.

Spm. nr. S 3393

Til trafikministeren (11/9 97) af:

Eva Kjer Hansen (V):

»Vil ministeren tage initiativ til en lovændring, således at beboere i områder med eksisterende jernbaner, hvor togtrafikken (og dermed støjniiveauet) er øget betragteligt, bliver ligestillet med beboere i områder, hvor der er nyanlagte jernbaner og beboere i ny støjfølsom bebyggelse med hensyn til støjdæmpende foranstaltninger?«

Svar (24/9 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg kan oplyse, at det er korrekt, at der er forskel på de »tålsomhedskriterier«, der gælder for henholdsvis nyanlagte jernbaner og for eksisterende baner.

Årsagen til dette er, at det ved nyanlæg allerede i projektfasen er muligt at tage de fornødne støj hensyn til jernbanens naboer ved placering af anlæg m.v. med respekt for de gældende støj kriterier. Dette er ikke muligt ved eksisterende naboforhold.

Det er ikke fundet praktisk eller økonomisk overkommeligt at styre Støjpuljens indsats over for bestående boliger efter de samme idealkriterier, som gælder for nybyggeri. Det skyldes blandt andet, at byudvikling i tidens løb er sket ganske tæt på de mest trafikerede strækninger på banenettet.

Spm. nr. S 3394

Til miljø- og energiministeren (11/9 97) af:

Eva Kjer Hansen (V):

»Finder ministeren det rimeligt, at mindre selvstændige erhvervsdrivende, der har været etableret på samme sted i en lang årrække, kan pålægges en større kloakeringsafgift som følge af ændringer i en kommunes zoneinddelinger og kloaknet?«

Svar (23/9 97)

Miljø- og energiministeren (Frank Jensen, fg.):

Jeg antager, at der med spørgsmålet menes, om det er rimeligt, at ændringer i en kommunes spildevandsplaner – herunder ændret afgrænsning af kloakoplande – påfører selvstændige erhvervsdrivende øgede udgifter til kloakering.

Hertil kan jeg generelt oplyse, at det er den enkelte kommunalbestyrelse, der i spildevandsplanen for kommunen afgrænser de enkelte kloakoplande, og dermed bestemmer, hvilke ejendomme, der skal tilsluttes offentlig kloak, jf. miljøbeskyttelseslovens § 32.

Der træffes ofte beslutning om kloakering af et opland, når der er tale om tættere bebyggede områder, hvor det miljømæssigt og hygiejnisk kan give problemer at overlade spildevandsbortskaffelsen til den enkelte borger. Kloakering vælges endvidere også i områder, hvor nedsvining eller direkte udledning giver anledning til problemer for grundvand eller recipienter.

Beslutningen om at der skal ske kloakering af et opland træffes ud fra såvel miljømæssige som økonomiske hensyn. I de områder, hvor kommunalbestyrelsen har fundet, at en bortskaffelse af spildevand hensigtsmæssigt kan ske ved kloakering, skal kommunalbestyrelsen – som følge af det forvaltningsretlige grundprincip proportionalitetsgrundsætningen – naturligt yderligere sikre, at en sådan bortskaffelse også er økonomisk rentabel.