

så kaldte nybygningsløsning, vil den gennemkørende trafik, godstrafik, kunne køre uden om Roskilde, hvilket også kan give forbedringer.

Roskilde vil i så tilfælde blive behandlet efter samme kriterier og retningslinjer, som gælder for alle andre byer og boliger langs de eksisterende jernbanestrækninger, og hvor der ligger en prioriteret indsats i forhold hertil.

Søren Kolstrup (EL):

Indebærer ministerens svar, at man måske kan forestille sig, at ministeren er indstillet på at hæve Banestyrelsens årlige støjpulje, så vi kan lave symptombehandling, men først og fremmest gå til ondets rod, nemlig kilden?

Jeg må gøre opmærksom på, at man jo netop i Roskilde kan konstatere, at man med godstog er oppe på en støjbelastning på 95 decibel, mens andre lande, f.eks. Østrig og Schweiz, har et krav, der ligger på omkring 50 decibel.

Mit spørgsmål er altså, om ministeren vil være indstillet på at hæve Banestyrelsens årlige støjpulje, og om ministeren vil arbejde positivt for, at vi kommer ned på et schweizisk og østrigsk niveau for støjemission for tog, dvs. 50 decibel?

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Nu er det sådan, at den støj, der kommer fra togene, ikke direkte er omfattet af de generelle krav i forhold til støj, som ligger i vores planlægning. Men jeg er indstillet på at arbejde med støjen ud fra de præmisser, som vi også har skitseret, og som vi har en systematisk indsats i forhold til.

Det er klart, at hvis vi har mulighed for det i fremtiden, skal vi også sørge for, at støjen fra jernbanerne bliver så begrænset som muligt. En af vejene er bl.a. at gå via det nye materiel, som er meget mere støjsvagt end det ældre materiel, og det er altså også en af vejene til at lave støjdæmpning. Det er imidlertid ikke alene et spørgsmål om at støjdæmpe langs med jernbanerne; det er også et spørgsmål om de materielanskaffelser, der både er gjort, og som kommer til at ske i fremtiden.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg synes, det er positivt, at ministeren vil arbejde både på det, jeg kalder symptombehandling og også gå til selve ondes rod, og i den forbindelse synes jeg, at det ville være betryggende, hvis ministeren ville sige, at vi skulle arbejde hen mod det før omtalte schwei-

ziske og østrigske niveau. Jeg er godt klar over, at vi kan ikke nå det i morgen i Roskilde, men at vi altså har som målsætning at komme ned på og gerne under det niveau, som de f.eks. har i Schweiz og Østrig.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Målet er klart hele tiden at forbedre situationen også på støjområdet, og der er meget stor opmærksomhed om støjproblemerne. Jeg er således ikke enig i de betragtninger, som spørgeren gjorde indledningsvis, om at det er et overset problem, når vi taler om støj. Det er det ikke, og vi skal hele tiden forsøge at gøre det bedre, men der skal også hele tiden være budgetmæssig dækning for den indsats, vi gør, så derfor prioriterer vi på den måde, at de mest støjbelastede områder sikres først.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 74

2) Til trafikministeren af:

Søren Kolstrup (EL):

»Er ministeren enig i, at bekæmpelse af støjproblemer fra togdrift generelt bør opprioriteres som en nødvendigt forudsætning for at få befolkningens opbakning til at udvide togdriften i Danmark?«

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Nu kommer vi jo videre med det samme spørgsmål. Støj fra jernbanetrafikken bekæmpes systematisk gennem Banestyrelsens såkaldte støjpulje, der via et fast årligt beløb udfører støjdæmpning langs de mest belastede strækninger. Indsatsen er nøje tilrettelagt i samarbejde med Miljøstyrelsen og omfatter over 17.000 boliger, der i tur og orden efter faste kriterier får opsat støjskærme eller tilbudt facadeisolerings. Planen har hidtil været, at Banestyrelsen i år 2005 skal have været turen rundt om alle de boliger, der er belastet med over 65 decibel. Så vidt muligt tages de mest støjbelastede boliger først, hvilket jeg tidligere har nævnt.

Jeg er enig i, at indsatsen mod togstøj skal opprioriteres, og vi har mulighed for at opprioritere det i forbindelse med de kommende rammer for hele jernbanedriften. Ved nye jernbaneprojekter er det allerede praksis, at kravene er skrappe end dem, der gælder for eksisterende strækninger. De fastlægges i øvrigt kon-