

kret i forbindelse med Folketingets behandling af anlægslov for projekterne.

Der sker allerede meget i forbindelse med DSB's materieludskiftning, hvilket jeg også har nævnt. Bl.a. giver de nye S-tog et meget positivt bidrag i forbindelse med støjdæmpning, fordi der er stillet skrappe støjkrav til materialet, og det giver resultater.

Den øgede trafik på skinnerne, der gerne skulle blive resultatet af vores satsning på jernbanen, kræver imidlertid, at vi fortsætter indsatsen for at dæmpe støjen, og jeg er positiv over for et generelt løfte i denne indsats, men det skal naturligvis ske med en landsdækkende indsats i overensstemmelse med de principper og tiltag, der allerede er gjort. Og i forbindelse med fastlæggelsen af de kommende års investeringer på jernbaneområdet er det her et emne, der naturligvis bliver taget op, også fra min side.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal blot anbefale, at man er særligt opmærksom på den støjemission, der kommer fra godstog og det materiel, vi har inden for godstog i Danmark. Jeg synes, det lyder betryggende, at ministeren vil se med skærpet opmærksomhed på de her problemer, men jeg håber især, at det også vil ske inden for godsområdet.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg er enig med spørgeren i, at støj fra godstog kræver særlig opmærksomhed, og jeg kan da oplyse, at det allerede er besluttet at anskaffe elgodsløkomotiver, hvilket også i sig selv vil bidrage til en dæmpning af støjen fra godstogene.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 75

3) Til trafikministeren af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil ministeren overveje at indføre bindende støjgrænser for togdrift og samtidig sikre berørte borgere mulighed for et konstruktivt samarbejde med Banestyrelsen om løsning af konkrete problemer?«

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Støjbekæmpelsen langs jernbanestrækninger er ikke omfattet af miljølovgivningens reguleringsmuligheder. For nye jernbanestrækninger er det imidlertid praksis, at støjkravene reguleres med udgangspunkt i de samme krav, som regioner, kommuner og lokalplaner stiller til nye arealanvendelser langs eksisterende strækninger.

Langs de eksisterende strækninger styres indsatsen af Banestyrelsens støjpulje, der også har faste støjgrænser og kriterier som udgangspunkt. På den måde er der således faste krav til grænserne for støj langs de danske jernbaner, men det har hidtil været politisk accepteret, at indsatsen langs de eksisterende strækninger af økonomiske og praktiske hensyn strækker sig over en årrække.

Banestyrelsen modtager jævnlig henvendelser om støjproblemer fra naboer til banen. Sagerne behandles altid individuelt, men naturligvis i overensstemmelse med de regler og kriterier, der gælder på området.

I forbindelse med opsætning af støjskærme afholder Banestyrelsen i øvrigt borgermøder i de berørte kommuner for at orientere lokalbefolkningen grundigt om projektforslaget, og jeg har i forbindelse med min tiltrædelse som trafikminister understreget, at regeringen lægger vægt på, at borgerne inddrages i beslutninger, der vedrører dem. Det gælder naturligvis også udformningen af konkrete støjdæmpende projekter langs jernbanen.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg synes, det lyder betryggende, at ministeren agter virkelig at inddrage borgerne i planlægningen af disse jernbanestrækninger, så også borgerne kan få en positiv holdning til jernbanedriften. Enig. Men jeg vil godt spørge, om ministeren dog ikke forestiller sig, at man før eller siden bliver nødt til at hæve Banestyrelsens årlige støjpulje, for vi kommer jo ikke uden om, at den positive holdning også må have et par mønter med bag sig.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Som jeg også nævnte i afslutningen af svaret på det forrige spørgsmål, er jeg indstillet på at tage denne problemstilling op i forbindelse med en samlet drøftelse af de økonomiske rammer for fremtidens jernbanedrift i Danmark.