

Spm. nr. S 1431

Til trafikministeren (11/3 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil der i regeringens videre arbejde med udbygningsløsningen mellem København-Ringsted blive nærmere vurderet en løsning, hvori der indgår forlængelse af S-togs-nettet til Roskilde?«

Svar (25/3 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Allerede i de undersøgelser, der ligger til grund for den i efteråret offentliggjorte linieføringsrapport, blev det analyseret fra et teknisk udgangspunkt, hvorledes en forlængelse af S-tog til Roskilde kunne tage sig ud. Dette beskrives på s. 143-46 i linieføringsrapporten.

Spm. nr. S 1432

Til trafikministeren (11/3 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Hvilke muligheder er der for i tilknytning til udbygningsløsningen af jernbanesporet mellem København og Roskilde at udnytte den nyeste viden om støj-dæmpning ved kilden, dvs. at anlægge sporet på en måde, så støjen reduceres så meget, at den planlagte støjmur eventuelt kan gøres overflødig?«

Svar (25/3 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Bekæmpelse af jernbanestøj sigter mod dæmpning af støjen fra kilden, som stammer fra kontakten mellem hjul og skinne. Der kan opnås en betydelig effekt ved en systematisk indsats overfor det rullende materiel og ved tiltag, der retter sig mod infrastrukturen.

I København-Ringsted projektet er det forudsat, at de gunstige resultater, der gennem de senere år er opnået indenfor udviklingen af moderne jernbanemateriel fortsætter. For passager-tog er det således forudsat, at strækningen efter udbygningen udelukkende befærdes med moderne materiel, der som minimum lever op til en

standard svarende til DSBs nyeste fjerntogsmateriel (IC3 og ER).

For godstog er tilsvarende forbedringer desværre ikke umiddelbart forestående, da det forudsætter en bred international indsats med en omfattende udskiftning af den europæiske godsvognsflåde. Selvom de europæiske jernbaneselskaber i øjeblikket undersøger mulighederne for at gennemføre forbedringer på eksisterende vogne, har projektet derfor ikke kunnet forudsætte, at disse rent faktisk gennemføres.

For det rullende materiel er en høj vedligeholdelsesstand for hjulene et væsentligt støjdæmpende tiltag. DSB har gennem de senere år skærpet kravene til hjulvedligeholdelse. Banestyrelsen forventer derfor at opstille krav til DSB og andre togoperatører om at opretholde en høj standard på dette område.

Infrastrukturens udformning og -især - dens tilstand har også væsentlig betydning for støjni-veauet, og der ligger et vist potentiale i kilde-dæmpning her.

Der gennemføres over hele Europa og i Japan mange forsøg med at finde frem til opbygninger af jernbanespor, som kan resultere i mindre støj fra togtrafikken. Banestyrelsen følger dette arbejde tæt med henblik på at nyttiggøre gode erfaringer i Danmark, bl.a. i København-Ringsted-projektet. Foreløbig tyder erfaringerne dog på, at der kun kan opnås en mindre positiv effekt ved at bruge anderledes opbygninger og udformning af selve sporet.

Derimod tyder nye undersøgelser på, at skinnernes vedligeholdelsestilstand med nyere materiel og højere hastigheder spiller en væsentlig større rolle, end det hidtil har været forudsat.

Der kan således opnås en meget markant effekt ved at satse på en mere intensiv vedligeholdelse, så skinne kvaliteten forbedres. Dette vil også indgå i de videre undersøgelser i København-Ringsted-projektet.

Denne vifte af tiltag til at dæmpe støjen ved kilden, er imidlertid langt fra tilstrækkeligt til at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for togstøj for helt nye baneanlæg, når der er tale om en så intensivt trafikeret strækning som imellem København og Ringsted med trafik på op til seks parallelle spor.

Det skyldes både den omfattende trafik, samt at der langs hele strækningen (men specielt fra København til Høje Tåstrup) er boliger så tæt op af banen, at de afstandskrav som Miljøstyrelsen i dag anbefaler ved etablering af ny bebyggelse langs eksisterende jernbanestrækninger for at