

der sig ikke til nye baneanlæg eller ændringer af anvendelsen af eksisterende jernbaner. I vejledningen er angivet grænseværdier på 55 dB(A) for rekreative områder i det åbne land, 60 dB(A) for rekreative områder i og nær byområder, boligområder, hospitaler, skoler m.m., og 65 dB(A) for hoteller og kontorer.

Formålet med Miljøstyrelsens vejledning er at undgå, at der bygges nye boliger og lignende på arealer, som allerede er støjbelastede. I vejledningen er der derfor vejledende grænser for det acceptable støjniveau. Det kan imidlertid være vanskeligt at leve op til tilsvarende krav, dér hvor bebyggelsen og trafik anlægget allerede er etableret, uden at omkostningerne bliver så store, at de ikke står i et rimeligt forhold til de fordele, som opnås.

Der findes således ikke i miljølovgivningen formelle regler hverken for nye jernbaneanlæg eller eksisterende jernbanestrækninger.

Siden 1986 har DSB 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. For først at forbedre forholdene for de mest generede er det praksis at bruge pengene til at nedbringe støjniveauet i de støjramte boligområder, der i dag har over 65 dB(A).

Der er for 2. sporet mellem Vamdrup og Padborg taget udgangspunkt i disse støjpuljeregler. I modsætning til støjpuljeprojektet vil støjforanstaltningerne i tilknytning til udbygningen af 2. sporet dog blive gennemført på en gang samtidig med gennemførelsen af den pågældende etape af anlægsarbejdet og for midler udover 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.

Der knytter sig desuden det særlige forhold til støjpuljens grænseværdi, at der ved beregningen af togstøjen ikke tages hensyn til, at der allerede nu – og i fremtiden i endnu højere grad – benyttes støjsvage tog som IC3-toget og de tilsvarende elektriske IR4-tog. Dette bety-

der, at den faktiske grænseværdi for etablering af støjbeskyttelse langs strækningen i Sønderjylland er på 64 dB(A). Kriterierne og beregningsmetoderne for støjpuljemidlerne er nærmere beskrevet i »Miljøkonsekvenser af udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg«, afsnit 2.4.

Målsætningen er, at togstøjbelastningen skal nå ned på 60 dB(A), efterhånden som den teknologiske udvikling og udskiftningen af materiellet reducerer støjen. Ved fastlæggelsen af omfanget af støjdæmpende foranstaltninger langs strækningen mellem Vamdrup og Padborg er der således taget udgangspunkt i støjniveauet fra gammelt togmateriel, uanset at en del af materiellet allerede i dag er nyt støjsvagt materiel. Samtidig er der regnet med en kraftig forøgelse af trafikken og med toghastigheder på op til 200 km/t, uanset 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 det beregnede støjniveau på 64 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 støjniveau med henblik på at opfylde målsætningen om et støjniveau på 60 dB(A).

Amterne og kommunerne nævner i deres henvendelse, at der i forbindelse med etablering af Øresundsforbindelsen tages udgangspunkt i en grænseværdi på 60 dB(A). Dette er korrekt, men Øresunds anlægget adskiller sig fra 2. sporet i Sønderjylland ved at være et helt nyt anlæg, som bygges på et sted, hvor der i dag ikke er noget trafik anlæg. Hertil kommer, at beregningerne her foretages på grundlag af det nye støjsvage materiel, som fra første dag vil betjene denne strækning. Målsætningen for de to anlæg er således den samme, men resultatet nås på forskellig vis.

#### **Mulighederne for at gennemføre ekspropriationer på vejbestyrelsernes foranledning**

Det foreslås i henvendelsen, jf. bilag 4, at der i lovforslagets § 2 åbnes mulighed for, at arealerhvervelser til erstatningsanlæg for jernbaneoverkørslerne kan ske ved den pågældende vejbestyrelses foranstaltning.