

[Øvergaard Nielsen.]

mure og lofter i lejlighederne. Ejendommen synes at have været under stadig ændret trykpåvirkning på grund af forskydninger i jordlagene og ændring af grundvandspejlet som følge af det kolossale tryk fra opbygningen af S-stationen. I løbet af foråret og sommeren 1972 blev der anmeldt ikke mindre end 61 skader i lejlighederne. I forbindelse med 15. almindelige ejendomsvurdering skete der som følge af S-togsstationens anlæg en nedsættelse af værdien. Dette må være et udtryk for erkendelse af stationsbyggeriets påvirkning af ejendommen og dermed DSBs erstatningsansvar. Men i brev af 14. december 1972 meddelte DSB til KAB, at man ikke mener, at DSB kan være skadevolder.

En ingeniørundersøgelse 19. oktober 1972 viser klart, at S-banen giver anledning til svingninger i bygningen, og at støjniveauet ligger betydeligt over de af miljøstyrelsen angivne maksimalgrænser for ekstern støj i etageboligområder. Dette er altså undersøgelser af virkningerne efter S-banens igangsætning, men der foreligger ikke undersøgelser af påvirkninger under bygning af stationen, da de store påvirkninger skete.

I juni 1974 blev udgifterne til dato til forbedring af skader opgjort til ca. 200.000 kr., og der modtages stadig anmeldelser af opståede skader.

Folketinget vedtog i samlingen 1973-74 en ændring i statsbaneloven, hvorefter § 64, stk. 1, fik følgende ordlyd:

Ingen må uden statsbanestyrelsens tilladelse foretage udgravning eller opfyldning i en sådan nærhed af statsbanernes grund, at der derved kan opstå fare for driften.

Ændringen gjaldt tilføjes af ordene „eller opfyldning“, og i bemærkningerne til lovforslaget begrundedes dette således:

Erfaringerne har nemlig vist, at der såvel ved udgravninger som ved opfyldninger kan opstå fare for, at stabiliteten af banelegemet forstyrres.

Anlægget af S-togsstation Sydhavn har — med modsat fortegn — vist, at DSBs

motivering for ændringen i statsbaneloven var berettiget. Her er det stabiliteten i grunden til ejendommen „Dybbølhus“, der er blevet forstyrret, så de omtalte skader er opstået.

Hvis statsbanerne kan gøre ansvar gældende over for private, der foretager opfyldning, må private også kunne gøre ansvar gældende over for DSB.

Jeg mener derfor, ministeren bør foranledige en undersøgelse af den aktuelle sag foretaget af uvildige sagkyndige.

Minister for offentlige arbejder *Damsgaard*s svar (5. december 1974):

Inden jeg giver et svar på det spørgsmål, der er rejst, skal jeg først gengive sagens hidtidige forløb:

Ved skrivelse af 26. september 1972 til vurderingsformanden anmodede Københavns Almindelige Boligselskab om nedsættelse af vurderingen pr. 1. august 1969 begrundet i:

at S-banen til Vallensbæk pr. 1. oktober 1972 var ført direkte forbi ejendommen, at ejendommens beboere i 3 år havde måttet lide under gener fra S-banebyggeriet, at den tidligere udsigt til et grønt område nu var spærret af en høj mur, at der nu var direkte indsigt fra perron til de 3 laveste etager, at afstanden til nærmeste perron var ca. 11 m, at man frygtede støj i forbindelse med færdsel til og fra stationen, at der var konstateret revnedannelser i huset, og at huset rystede under S-banekørsel.

Ved skrivelse af 27. september 1972 sendte Københavns Almindelige Boligselskab en kopi af nævnte skrivelse til DSB og meddelte tillige:

„At vi har bedt vore teknikere besigtige ejendommen og fremkomme med rapport om de skader, der allerede er sket, og en udtalelse om, hvad der kan forventes fremover.

Når resultatet af disse undersøgelser fore-