

Der har været fort løbende forhandlinger med Københavns kommune om disse forhold, og det har været ministeriet for offentlige arbejders opfattelse, at en beslutning om hvilke konkrete støjbeskyttelsesforanstaltninger, der skal iværksættes, måtte afvente den støjundersøgelse, som er igangsat, jfr. nedenfor, og at beslutningen burde tages af miljøstyrelsen som uvildig sagkyndig myndighed.

Spørgsmålet om støjproblematikkens behandling i relation til strækningen mellem godsbanens krydsning med S-banesporene ved Vordingborggade og underføringen ved Valby Langgade har været overvejet af miljøministeriet og DSB med følgende resultat:

DSB vil bestrebe sig på at begrænse støjemissionen gennem jndsættelse af støjsvage lokomotiver, ved yderligere dæmpning af disse, samt ved hastighedsbegrænsning.

Med det formål at belyse muligheden herfor er der ved konsulentbistand igangsat en analyse af støjpåvirkningen langs hele strækningen, ligesom mulighederne for støjdæmpning af lokomotiverne undersøges.

For disse undersøgelser er tilendebragt, kan det ikke afgøres, om der på denne strækning sker en sådan merbelastning i støjmæssig henseende af naboejendommene, at støjisolering af denne grund er påkrævet. Undersøgelserne vil være tilendebragt inden udgangen af februar 1986, og på grundlag af disse vil omfanget af den nødvendige støjbeskyttelse kunne vurderes.

Miljøstyrelsen foretager på baggrund af disse undersøgelser, men inden godsrutens start, en vurdering af den forventede ændring i støjpåvirkningen. Såfremt der på som følge af DanLink trafikken sker en stigning i støjpåvirkningen på mindst 1 dB(A) (A-vægtet decibel) fra et døgnniveau på mindst 60 dB(A) forpligter DSB sig til at betale udførelse af en afskærmning eller vinduesisolering af de berorte boliger.

Dette krav er identisk med det af Københavns kommune ønskede for så vidt angår støjforøgelse som følge af DanLink. DSB vil endvidere foranstalte tilsvarende støjbeskyttelse for beboelsesejendomme, som vil blive udsat for støjniveau, der på døgnbasis overstiger 65 dB(A) og støjspidsværdier på mere end 90 dB(A). Dette tilsagn gælder uanset om DanLink medfører en forøgelse af støjen.

Alt tyder på, at ovenfor anførte tilsagn vil udløse støjbeskyttelse for bl.a. fire opgange i Østbanegade og et antal ejendomme nær højbanen ved Nørrebro station.

DSB vil overfor miljøstyrelsen dokumentere den nuværende støjbelastning ved målinger og

beregninger. Registreringen vil omfatte støjniveaut på døgnbasis samt maksimalniveauet og antallet af støjspidser fordelt på dag-, aften- og natperioden. Målinger og beregninger gennemføres af to konsulentfirmaer og skal godkendes af miljøstyrelsen. Når antallet af godsvogne i en måned er steget med de forventede 20 pct. i forhold til den tilsvarende måned i 1985, gentager DSB de førnævnte målinger og beregninger. Dette skal dog ske senest i november 1987. Skulle det gennem målingerne mod forventning vise sig, at andre boliger er blevet udsat for væsentligt forøget støjpåvirkning, forpligter DSB sig til også at afhjælpe denne.

Når der ikke ved lovforslaget søges om bemyndigelse til at afholde udgifter til eventuelt nødvendig støjbeskyttelse på strækningen fra Ryparken til Valby Langgade skyldes det, at ændringen i trafikomfanget her er væsentligt mindre, og at sådanne udgifter derfor i givet fald vil blive dækket af en generel støjpulje, hvortil bevilling vil blive søgt opnået ved aktstykke til folketingets finansudvalg.

Ved denne puljeordning foreslås der i 1986 afsat 1 pct. af DSBs budgetterede anlægsudgifter eksklusive færger og skibe til ekstern miljøbeskyttelse. Tilsvarende beløb vil blive søgt på de kommende års finanslove. Midlernes anvendelse vil blive prioriteret af miljøstyrelsen i samarbejde med DSB, med henblik på at opnå størst mulig nytteeffekt. I denne forbindelse vil der blive taget udgangspunkt dels i den absolutte størrelse af støjbelastningen i støjfølsomme områder, dels til de springvise ændringer i denne belastning, som indtræffer som følge af driftsomlægninger m.v. Eventuelle nødvendige støjbeskyttelsesforanstaltninger på strækningen fra Ryparken til Valby Langgade vil i de første år have første prioritet ved fordelingen af puljemidlerne. De nærmere regler for fordeling af puljemidlerne vil fremgå af det påtænkte aktstykke.

Puljemidlerne skal anvendes til afhjælpning af støjproblemer langs eksisterende jernbanestrækninger. Disse støjproblemer kan ikke i dag afhjælpes med udgangspunkt i miljøbeskyttelseslovgivningen, men miljøministeriet og DSB er enige om, at den i aktstykket omtalte puljeordning ville være hensigtsmæssig som middel til at angribe jernbanestøjproblemerne med størst mulig nytteeffekt.

DSB vil endvidere bl.a. ved anlægsmæssige foranstaltninger søge at modvirke, at der sker en stigning i antallet af overskridelser af miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vibrationer.

Bortset fra miljøproblematikken har Københavns kommune som problemkreds fremhævet