

og som derfor kommer til at bære den trafikstigning, der forventes som følge af DanLink, kræver, at der tages væsentlige miljømæssige hensyn. Der er endvidere i udvalget enighed om, at det forhold, at jernbanen fra frihavnen krydser stærkt befærdede veje i niveau, medfører, at der må tages særlige hensyn, således at konflikterne mellem vej- og banetrafikken minimeres.

Udvalget har noteret sig og lagt vægt på, at lovforslagets tilsagn om støjbeskyttelse i tilfælde af, at DanLink-trafikken på strækningen Vordingborggade-Ryparken-Valby Langgade medfører en vækst i støjniveauet på døgnbasis på mere end 1 dB(A), er sammenfaldende med det af Københavns kommune fremførte ønske. Udvalget har videre registreret og lagt vægt på det af ministeren for offentlige arbejder i besvarelse af spørgsmål nr. 22 fra udvalget givne tilsagn om, at støjbeskyttelse også vil blive udført, såfremt støjspidsværdierne fra et niveau på 85 dB(A) stiger med mindst 1 dB(A) (spørgsmålet og svaret er optrykt som bilag til betænkningen).

Disse krav til støjbeskyttelse i tilfælde af vækst i støjen efter DanLinks etablering kan udvalget tilslutte sig.

Hvad angår strækningen fra Valby Langgade til underføringen under hovedsporene ved Vigerslev, er udvalget opmærksom på, at støjen her ikke primært hidrører fra DanLink-trafikken, men hovedsagelig fra Vestbanen, hvor der pr. døgn kører ca. 550 tog med høj hastighed. Udvalget går ud fra, at denne strækning vil blive prioriteret højt ved anvendelsen af den i lovforslagets bemærkninger omtalte støjpulje.

Udvalget har forudsat, at DSB gennem indsættelse af støjsvage lokomotiver og langsommere kørsel vil søge at neutralisere, og om muligt mere end det, den støjforøgelse, som umiddelbart uden driftsmæssige ændringer ville være en følge af DanLink-mertrafikken.

Udvalget er opmærksom på, at den af fa. COWIconsult udførte støjanalyse, hvortil miljøstyrelsen ikke har haft umiddelbare bemærkninger, og hvis resumé vedlægges som bilag til betænkningen, viser, at den hensynsfulde drift på godsbaneringen medfører, at støjniveauet i 1990, når DanLink-trafikken forventes at have nået sit fulde omfang, altoverskyende vil være lavere, såvel på døgnba-

sis som i maksimalværdierne, end i dag. Det fremgår dog tydeligt af analysen, at når støj opdeles på dag-, aften- og natsituationer, sker der flere steder en vækst i støjen i aftenperioden, også i 1990.

Skønt udvalget således kan tilslutte sig de givne tilsagn for så vidt angår støjbeskyttelse i tilfælde af vækst i støjen, og skønt de udførte undersøgelser tyder på, at der, bortset fra Borgervænget, rent faktisk ikke bliver tale om nogen vækst i støjen, men derimod et fald, har udvalget fundet, at godsbanestrækningen mellem Vordingborggade og Valby Langgade er af en sådan art, at en helt særlig indsats er fornøden. Udvalget har den 13. februar 1986 foretaget besigtigelse af strækningen og har herved konstateret, at planlægningen af bebyggelse og jernbaneanlæg navnlig i begyndelsen af dette århundrede, men til dels også inden for de senere år, har medført betydelige miljøkonflikter mellem jernbanetrafikken og hensynet til beboelse og friarealer.

Udvalget har noteret sig, at der i bemærkningerne til lovforslaget er indeholdt et tilsagn om at løse nogle af disse bestående miljøkonflikter, selv om de ikke gennem støjvækst forværres som følge af DanLink. Ved gennemgang af den af COWIconsult udførte støjanalyse har udvalget imidlertid fundet, at støjbeskyttelsens omfang ved det i lovforslaget indeholdte tilsagn om, at støjbeskyttelse skal ske i tilfælde af, at støjen efter DanLinks etablering overstiger 65 dB(A) på døgnbasis eller 90 dB(A) i spidserne, vil være utilstrækkeligt. Udvalget har herved bl.a. lagt vægt på, at der i de tæt befolkede områder, som banen passerer igennem, optræder støj fra mange andre kilder end jernbanen, herunder ikke mindst vejtrafikken.

Ud fra en samlet miljømæssig betragtning har udvalget derfor gjort det til en forudsætning, at støjbeskyttelse af strækningens nabo-beboelsesejendomme sker i tilfælde af, at disse efter DanLinks etablering vil være udsat for støj fra jernbanen, der på døgnbasis overstiger 62 dB(A) eller som maksimalværdi 85 dB(A).

Udvalget er opmærksom på, at der uden for DanLink-strækningen optræder støj fra jernbane og ikke mindst fra vejtrafikken, som væsentligt overstiger de her fastsatte niveauer, og udvalget kan tilslutte sig den i aktstykke nr. 140 fra ministeren for offentlige