

arbejder erklærede hensigt om ved hjælp af en årlig pulje til beskyttelse mod jernbanestøj at afhjælpe disse støjproblemer fra den øvre ende.

Udvalget har lagt til grund, at DSB bl.a. ved anlægsmæssige foranstaltninger vil søge at modvirke, at der sker en stigning i antallet af overskridelser af miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vibrationer. Udvalget forudsætter, at DSB foretager en sporteknisk gennemgang af den her omhandlede strækning med henblik på udbedring af forhold, der kan give anledning til de nævnte overskridelser.

Det forudsættes, at det endelige omfang af støjbeskyttelse, der med udgangspunkt i de af udvalget ovenfor anførte kriterier skal foretages, fastsættes af miljøstyrelsen på grundlag af dels resultaterne fra COWIconsults rapport fra februar 1986, dels de detailberegninger, der efterfølgende vil skulle udføres. Disse støjbeskyttelsesforanstaltninger forudsættes afsluttet inden udgangen af 1987. Ligeledes forudsættes den sportekniske gennemgang af strækningen straks udført, og de heraf resulterende arbejder færdiggjort inden udgangen af 1987.

Udvalget har tillagt det meget væsentlig vægt, at der senest i november 1987 foretages en kontrol af den nu udførte støjanalyse, og at behovet for eventuel yderligere støjbeskyttelse i henhold til de her fastlagte kriterieværdier på baggrund af denne kontrol vurderes af miljøstyrelsen og udføres og betales af DSB senest inden udgangen af 1988. Udvalget forudsætter endvidere, at der foretages endnu en efterkontrol, når DanLink-trafikken er fuldt udbygget og senest i 1990.

Det forventes, at de af godsbaneringen berørte kommuner gennem deres bebyggelses- og trafikplanlægning og øvrige administrative beføjelser sikrer, at den miljøforbedring, som med dette forslag vil blive tilvejebragt, fastholdes og videreføres også på de områder, hvor kommunerne selv bærer ansvaret. Udvalget er af den opfattelse, at beslutningstagende myndigheder i Københavns Havn bør tage lignende hensyn til den trafikale situation i frihavnen og i det københavnske gadenet, som er forudsat i § 1, nr. 3. Miljøet i København tåler ikke en yderligere støjpåvirkning fra tunge lastvognstransporter.

Udvalget kan tilslutte sig, at ministeren for offentlige arbejder, som anført i lovforslagets § 1, nr. 3, indgår aftale med Københavns kommune om anlægs- og driftsmæssige løsninger på de vejtrafikale problemer, der kan være en følge af godsforbindelsens etablering. Udvalget kan endvidere tilslutte sig det i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, skitserede indhold af en sådan aftale og har lagt de heri givne tilsagn til grund ved behandlingen af lovforslaget.

Udvalget har noteret sig de af ministeren for offentlige arbejder givne oplysninger om, at der ikke vil blive tale om forøget transport af særlig farligt gods, jfr. besvarelserne fra ministeren for offentlige arbejder på udvalgets spørgsmål nr. 7, 8, 9, 10 og 14 vedrørende sikkerheden ved transport af farligt gods på jernbane, der er optrykt som bilag til betænkningen. Udvalget går ud fra, at sikkerhedsniveauet løbende bl.a. gennem uddannelse af personale og udvikling af overvågningssystemer vil blive holdt på det højest mulige niveau.

Herefter og under de anførte forudsætninger vedrørende miljømæssige og trafikale forhold indstiller *udvalget* lovforslaget til *vedtagelse* med det stillede ændringsforslag.

Ændringsforslag

Til § 1

Af *udvalget*, tiltrådt af *ministeren for offentlige arbejder*:

I nr. 2 ændres »til Ryparken og« til: »til underføringen ved Valby Langgade, og«.

Bemærkninger

Udvalget er af den opfattelse, at al støj-dæmpning på hele strækningen fra Vordingborggade til Valby Langgade skal afholdes af DanLink-projektets investeringsmidler, og at støjpuljemidler altså ikke må anvendes. Den samlede konsekvens, efter det over for udvalget oplyste, bliver herefter, at der i 1986 og 1987 tilsammen skal anvendes 15 millioner kr. mere til støj-dæmpning end forudsat i lovforslaget og det nu vedtagne aktstykke om oprettelse af støjpuljen.