

[Ministeren for offentlige arbejder]

dansk side og navnlig til de meget betydelige investeringer, der foretages på svensk side. Fra statens side har der været erklæret villighed til at genforhandle visse retningslinier vedrørende den trafikale situation efter 5 år, ligesom villigheden har været til stede til efter en frist at genoptage forhandlingerne om rutens fortsatte beståen, såfremt kommunen efter 10 år måtte ønske dette.

Kommunen har desuden stillet en række miljømæssige krav som forudsætning for videre behandling af lokalplanforslaget. Disse miljøkrav vedrører alle jernbanestrækninger, som ligger fjernt fra lokalplanområdet, idet der ikke forventes gener fra anlæggene i frihavnen.

På støjområdet har kravene bestået i, at alle boliger på strækningen fra godsbanens krydsning af S-banesporene ved Østbanegade til underføringen ved Valby Langgade, som i dag er udsat for et støjniveau på døgnbasis på mindst 60dB(A), og som som følge af DanLink-mertrafikken vil få en *vækst* i støjen på mindst 1 dB(A), skal støjbeskyttes enten ved afskærmning eller ved opsætning af støjisolerende vinduer.

Endvidere har kommunen ønsket, at alle boliger, der *i dag* som følge af støj fra jernbanen på den pågældende strækning er udsat for et støjniveau på døgnbasis på 62 dB(A) eller derover og støjspidser på 85 dB(A) eller mere, skal støjbeskyttes tilsvarende. Dette krav har kun relevans i den situation, hvor støjniveauet *ikke* stiger som følge af DanLink, idet der jo ellers i kraft af det netop omtalte 60 + 1 dB(A)-krav vil ske udbedring.

Endelig har kommunen ønsket garantier for, at DSB vil søge at hindre, at der sker en forøgelse af antallet af overskridelser af de vejledende grænseværdier for vibrationer.

DSB har over for kommunen tilkendegivet, at der for at begrænse støjen vil blive anvendt de mest støjsvage lokomotiver, at disse vil blive søgt yderligere dæmpet, og at der vil blive kørt langsomt navnlig i aften- og nattetimerne. På basis af de foreløbige resultater af de iværksatte undersøgelser må det i dag skønnes, at disse foranstaltninger vil kunne kompensere støjmæssigt for den mertrafik, DanLink giver anledning til.

DSB har endvidere i forhandlingerne med kommunen erklæret sig rede til at acceptere dem af kommunens krav, som havde en *sam-*

*menhæng* med DanLinks etablering, der var forhandlingens genstand. Skønt kravet om, at støjbeskyttelse udløses ved alle stigninger på mindst 1 dB(A) fra et niveau på mindst 60 dB(A), er det skarpest tænkelige krav, og skønt den strækning, som kravet vedrører, er en eksisterende, som godsbane anlagt strækning, er kravet blevet accepteret. Det samme gælder kravet vedrørende vibrationer. DSB har altså været parat til at tage det *fulde økonomiske ansvar* for en udbedring og mere til af de *eventuelle ekstra miljømæssige gener*, som DanLink kan give anledning til.

Kommunen har imidlertid, som det fremgår, tillige ønsket, at der for DSBs regning sker en udbedring af nogle *eksisterende*, af DanLink upåvirkede miljømæssige problemer.

DSB har ikke i forhandlingerne stillet sig afvisende over for princippet, men har fundet kommunens forslag til grænseværdier urealistisk lave. Miljøproblemer, som er uafhængige af DanLinks etablering, må i princippet sidestilles med og prioriteres i forhold til tilsvarende problemer andetsteds langs jernbanerne. Ved en sådan landsdækkende prioritering vil kommunens forslag til grænseværdier være helt uegnede.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, vil finansudvalget få forelagt forslag om, at der årligt anvendes 1 pct. af DSBs investeringsbudget til afhjælpning af eksisterende jernbanestøjproblemer. Ved fordelingen af midlerne de første år vil den aktuelle del af DanLink-strækningen få 1. prioritet. DSB har foreslået kommunen, at grænseværdierne for støjisolering af boliger, der *ikke som følge af DanLink udsættes for ekstra støj*, fastsættes til 65 og 90 dB(A) for henholdsvis døgn- og spidsværdier. Dette skal ses i sammenhæng med, at ca. 80.000 boliger i Københavns kommune er ramt af vejstøj over 65 dB(A), uden at dette mig bekendt giver anledning til særskilte initiativer fra kommunens side.

Jeg har ved udarbejdelsen af lovforslaget haft tæt kontakt med miljøministeren, som også er af den opfattelse, at den heri indeholdte løsning er fuldt forsvarlig i miljømæssig henseende.

I det, jeg hidtil har sagt om forhandlingerne med Københavns kommune, ligger begrundelsen for, at jeg har valgt at søge DanLink-projektet gennemført ved lov. 5 års