

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til uddannelsesudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 161:

Forslag til lov om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg.

(Fremsat 30/1 86).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erenbjerg (S):

Det foreliggende lovforslag om godstransport mellem København og Helsingborg har indbygget i sig nogle miljømæssige problemer med hensyn til støj. Godstrafik gennem et tæt bebygget område medfører naturligvis en miljøbelastning i støjmæssig henseende. Beboerne langs godsbaneringen er i dag udsat for en støjpåvirkning af en uacceptabel størrelse, og denne støj skal reduceres betydeligt.

Ifølge lovforslaget har DSB den opfattelse, at problemet kan løses ved investeringer på 5 mill. kr. Københavns kommune har krævet en yderligere reduktion af støjniveauet, et krav, der beløber sig til 20 mill. kr., og det er et krav, som vi i socialdemokratiet er enige i. Støjen i de berørte områder skal reduceres i forhold til støjniveauet i dag, et støjniveau, som jeg for øvrigt vil foreslå udvalget at det ved selvsyn eller selvhørelse ved et besøg i området konstaterer.

Vi ser med tilfredshed på DSBs ønske om en miljølulje på 1 pct. af anlægsbudgettet eller i alt 12 mill. kr. til en generel bekæmpelse af støj i forbindelse med jernbanetraffic. Det skal siges helt klart, at socialdemokratiets betingelser for at støtte lovforslaget er, at det nuværende støjniveau sænkes. DanLink-

projektet kan medvirke hertil, idet man i den forbindelse ikke må overse, at gods skal transporteres også i Danmark. Vi foretrækker langt godstransport ad jernbaner fremfor på lastbiler.

I dag lider 80.000 boliger i København under en støjpåvirkning, der langt overstiger den støjpåvirkning, som miljøstyrelsens støjkonsulent accepterer for jernbanestøj. København tåler ikke mere støj hverken fra jernbaner eller fra lastvogne, og i den forbindelse skal jeg spørge ministeren: hvor langt er planerne fremme om en godsrute mellem Sverige og Københavns frihavn udelukkende beregnet for lastvognstrailere?

Etableringen af DanLink vil indebære stigende godsmængder på godsbaneringen, en forøgelse af antal godstog i døgnet fra 40 til 46, men ikke dermed en automatisk påvirkning af støjniveauet, idet DSB agter at indsætte meget støjsvage lokomotiver, samtidig med at hastigheden nedsættes til maksimalt 40 km i timen.

Der er egnsudvikling og arbejdspladser indbygget i forslaget, bl.a. ombygning af en færge på et dansk værft, og det er positivt. Vi vil gerne være med til at sikre 400-500 mennesker i DSBs godssektor fortsat beskæftigelse, men vi stiller som nævnt nogle betingelser. For det første: det nuværende støjniveau skal reduceres. For det andet: Københavns kommunes krav må imødekommes.

Ud fra dette vil vi imødesee en positiv udvalgsbehandling, men understreger endnu en gang, at kravet om et bedre miljø må honoreres.

Ikast (KF):

Den 5. april 1984 blev der lavet en overenskomst mellem de svenske jernbaner, DSB og det tyske Bundesbahn. Denne overenskomst er så afgjort til Danmarks fordel, idet vi her får koblet Skandinavien og kontinentet sammen på en mere naturlig måde, og Danmark får en stor del af lagkagen i form af den transport, der skal foregå. Det er til gavn for Skandinavien, det er til gavn for Europa, og det er i særdeleshed til gavn for dansk erhvervsliv.

Vi må nok også sige, at de positive sider ved forslaget så afgjort er en egnsudvikling i visse områder, som er nødvendig, en beskæftigelsesfremme og en betydelig bedre økono-