

[Elisabeth Bruun Olesen]

gang, at han tilsidesætter elementære demokratiske principper for det lokale selvstyre. Som ministeren så smukt skriver i bemærkningerne til lovforslaget:

»Formelt kunne en endelig vedtagelse af lokalplanforslaget ske umiddelbart efter den 1. februar 1986. Intet tyder imidlertid på, at dette vil ske, ligesom der ikke er tegn på, at der vil kunne opnås endelig overensstemmelse mellem Københavns kommune og staten om de vilkår vedrørende støjbeskyttelse og andre forhold uden for lokalplanområdet, som den endelige vedtagelse af lokalplanforslaget gøres betinget af.«

Derfor skal det nu ind til folketinget, og vi skal lovgive om det.

VS bryder sig selvfølgelig ikke om at lovgive hen over hovedet på københavnernes, og vi vil under alle omstændigheder, når det nu er kommet herind, bruge al den tid, der er nødvendig, før den endelige stilling kan tages.

Overordnet set ønsker også VS godstrafikken op på skinnerne, det er der ikke nogen tvivl om. Vi ønsker den kollektive trafik fremmet mest muligt på bekostning af privatbilismen, men vi er mere end betænkelige ved at lede mange flere godstransporter ind gennem Københavns tætbyggede og tætbe-færdede områder, når dette gods måske kunne sejles uden om Danmark direkte til Tyskland, selv om det ville tage længere tid, og selv om det selvfølgelig heller ikke er ufarligt, hvis man sejler kemiske stoffer forbi ude på vandet.

Vi ved godt, at DSB på den måde vil gå glip af nogle indtægter. Vi synes, at det er udmærket, at DSB tjener penge, det har vi ikke noget imod, men hvad er vigtigst: valuta-indtægter eller beboernes ve og vel? Det er det ikke svært for os at svare på. Det er selvfølgelig beboernes tarv, og miljøproblemerne er store, det erkendes også i lovforslaget og dets bemærkninger.

DSB siger, at man forpligter sig til at betale udførelsen af en afskærmning eller vinduesisolering af de berørte boliger, såfremt der som følge af DanLinktrafikken sker en stigning i støjpåvirkning på mindst 1 dB(A) fra et døgnniveau på mindst 60 dB(A). DSB vil ligeledes foranstalte tilsvarende støjbeskyttelse af 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 støjen skyldes DanLink. Spørgsmålet er, om det er nok.

Der er ved at blive lavet en undersøgelse vedrørende dette, men den er ikke færdig før i slutningen af februar, og så længe må vi i alle tilfælde kunne afvente begivenhedernes gang, så vi kan læse, hvad rapporten overhovedet kommer ind på.

DSB har sagt, at man er villig til at komme med støjsvage lokomotiver. Det er selvfølgelig godt, men støjproblemer handler også om en vedvarende skinnestøj, og den forsvinder jo ikke på grund af de støjsvage lokomotiver. Antallet af støjspidser vil blive utrolig kraftigt forøget. Dette vil især kunne høres om natten, hvor der ikke er støj fra S-togene og kystbanen. Støj giver stress, urolig nattesøvn, irritation og et forhøjet blodtryk, og de støjniveauer, der er der i dag, ligger jo allerede over de støjniveauer, som miljøstyrelsen anbefaler for områder til beboelse, til liberale erhverv osv.

På side 4 står der altså, at DSB forpligter sig til at udføre afskærmning eller vinduesisolering. Bliver banen en realitet, må vi selvfølgelig kræve støjafskærmning på banen ved skinnerne. Det kan ikke være meningen, at beboerne ikke skal kunne åbne deres vinduer uden at befinde sig i et støjhelve, ligesom det heller ikke kan være meningen, at man ikke kan stå nede på gaden og tale sammen, fordi larmen er for stærk. Et liv bag vinduesisolering er alt for dårligt et liv uden livskvalitet. Dermed være ikke sagt, at vi går imod denne vinduesisolering, hvis man overhovedet ikke kan finde på noget andet. Ved højbanen burde det hele jo i virkeligheden indkapsles, hvis man skulle undgå støjen.

Konkluderende vil jeg sige, at vi kan ikke gå med til den bane, medmindre der er 100 pct. sikkerhed for, at støjproblemet er løst tilfredsstillende, og så er der problemet med, hvad type transport der skal igennem, hvad type farligt gods der er og hvor meget. Det vil vi have oplyst i udvalget.

Men til sidst vil jeg sige, at VS er ikke så bløjet, at vi tror, at valget står mellem transport eller ikke transport. Vi må så vælge, hvad type transport der gør mindst mulig skade, og det er selvfølgelig utrolig uheldigt, hvis transporten på landevejene skulle stige, for transport af farligt gods på landevejene er langt værre end transport på skinnerne.