

[Larsen-Ledet]

det tekniske ændringsforslag og for lovforslaget ved tredje behandling.

Vi ønsker at understrege, at der med denne beslutning er taget afgørende skridt til betydelige miljømæssige forbedringer langs vore færdselsårer, og selv om udvalget og folketinget i øvrigt kun kan forpligte statslige myndigheder, så er der for os ingen tvivl om, at behandlingen af denne sag og de konklusioner, der ligger i betænkningen, også vil få betydning for f.eks. de kommunale myndigheder og selvfølgelig i første omgang især for Københavns kommune.

Vi vil også gerne udtrykke tilfredshed med, at der som en udløber af denne sag i folketingets finansudvalg er vedtaget et aktstykke, som sikrer, at der på de årlige finanslove vil være penge til forbedring af miljøet langs jernbanelinjerne.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Der har været en meget stærk bevægelse fra de beboere, der bor langs godsbanen. Protestskrivelser er blevet skrevet, og møder er blevet afholdt imod DanLink-projektet, og protesterne har båret en vis frugt.

Udvalgets betænkning bærer præg af det pres, politikerne har været udsat for. Bl.a. har udvalget ud fra en samlet miljømæssig betragtning gjort det til en forudsætning, at støjbeskyttelse af strækningens nabobeboelsejendomme skal ske i tilfælde af, at disse efter DanLinks etablering bliver udsat for støj fra jernbanen, der på døgnbasis overstiger 62 dB(A), eller som maksimal værdi 85 dB(A). Det vil sige, at udvalget har fundet lovforslagets tilsagn om, at støjbeskyttelse skal ske i tilfælde af, at støjen overstiger 65 dB(A), henholdsvis 90 dB(A) i spidserne, utilstrækkelig, og det er selvfølgelig godt. På den måde er betænkningen god.

Hvorfor kan VS så alligevel ikke være med? VS mener også, at den kollektive trafik skal tilgodeses på bekostning af biltrafikken. Er vi da altid bare på tværs? En vigtig pointe er, at dette handler om transittrafik fra Sverige til kontinentet, der for så vidt lige så godt kunne gå uden om København. O.k., DSB ville så miste indtægter, men beboerne ville leve et bedre liv, og beboernes tarv spiller en større rolle for VS end DSBs indtægter.

Udvalgets betænkning er ud over de mere håndfaste tilsagn fyldt med hensigtserklæringer. Udvalget er enig 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. Men hvad betyder det i praksis?

Der skal, så vidt jeg har forstået, stadig væk være mulighed for en nedlukning i tidsrummet mellem kl. 16.00 og kl. 17.30, og man har tidligere regnet ud, at bilerne så kan få lov at vente i op til 10 minutter. Det er dårligt på den måde, at trafikken så må gå en anden vej med de ulemper, det måtte medføre.

Af COWIconsults analyse af støjen fremgår det endvidere, at når støjen opdeles på dag-, aften- og nattesituationer, sker der flere steder en vækst af støjen i aftenperioderne, også i 1990, og det er selvfølgelig uacceptabelt.

Hr. Tage Søndergaard fra instituttet for socialmedicin har på et møde i KB-hallen forklaret om nattetøjens indflydelse på det menneskelige helbred. Forskningen har i en række lande gennem de seneste 15 år fundet stadig flere alarmerende konsekvenser af natstøj. Samtidig har Søndergaard forklaret det fejlagtige i at bruge ækvivalenter. Det svarer til, som han skriver i en udtalelse, vi har fået i udvalget, at man overtaler en mand til at stikke venstre hånd ned i isvand og højre i kogende vand, og så forklarer man ham, at gennemsnitstemperaturen er bare dejlig.

Samtidig forklarer Tage Søndergaard, at problemet bliver endnu større, fordi der er tale om intermitterende støj. Det vil sige, at støjen vil komme i klumper med visse intervaller tidsmæssigt og med en ret høj maksimal værdi, spidsværdien, samt en vis varighed. I andre lande vægtes støjen desuden sådan i forhold til dagtimerne, at støjen regnes for fem gange mere alvorlig om aftenen og ti gange mere alvorlig om natten. Det vil sige, at det er helt uacceptabelt alene at tale om døgnværdier. Der bør i øvrigt gælde helt specielle grænseværdier for aften- og nattetimerne, hvor støjen er mest generende. Det viser alle undersøgelser. Professor Fritz Ingerslev mener, at grænseværdien om natten bør ligge 5 dB(A) under døgnværdien.

Så er der stadig væk problemer med vibrationerne. Man ved meget lidt om det. Udval-