

[Elisabeth Bruun Olesen]

på bekostning af privatbilismen, selvfølgelig også når det gælder godstransport.

Men vi kan alligevel ikke æde DanLink-projektet. Det betyder, at endnu mere transitgods fra Sverige skal køres gennem Københavns tætbefolkede områder med alle de gener, det medfører for de mennesker, der bor ved banen. Med støjsvage lokomotiver, der kører langsommere, og støjsolering bliver støjen nogle steder mindre, end den er i dag, mens den på andre strækninger forøges i natte- og aftentimerne, hvor støjen generer allermost.

Det er godt, at DanLink-projektet har sat fokus på støjen, men argumentationen er blevet noget underlig og mærkeligt fordrejet, forstået på den måde, at de støjsvage lokomotiver, man opererer med, plus de langsomtkørende lokomotiver jo også kunne være blevet en realitet uden DanLink-projektet. Det samme kunne de støjdæpende foranstaltninger. Det er dybest set underligt, at først forværrer man støjen kraftigt, og så gør man noget ved den. Man kunne jo være startet med at gøre noget ved den støj, der er i dag.

Efter andenbehandlingen har vi fået dokumentation for, at det ud fra et sundhedsmæssigt synspunkt er hævet over enhver tvivl, at DanLink-projektet vil medføre en forøget sundhedsmæssig belastning for de omkringboende.

Der er, siger Tage Søndergaard Kristensen fra instituttet for socialmedicin, bred enighed i forskerkredse om, at en lyd er mindre generende, når man ved, hvornår den kommer, men hvad godstogene angår, ved man lige netop ikke, hvornår de kommer og med hvilke mellemrum. Det vil sige, at det er en meget generende lyd. Tage Søndergaard Kristensen mener også, at COWIconsults rapport er irrelevant i forhold til den problemstilling, den skal belyse, nemlig støj og støjgener hos beboerne. I denne opereres med lydstyrke i stedet for støj, og der opereres med døgnækvivalenter, til trods for at denne metode ikke er anvendelig ved intermitterende lyd. Fuldkommen samme synspunkt er civilingeniør Knud Blendstrup fra Danmarks tekniske højskole fremkommet med.

VS vil derfor stemme imod dette lovforslag. Det betyder, at mange beboeres nattesøvn og sundhedsmæssige tilstand bliver dårligere, og for os er beboernes tarv vigtigere

end DSBs økonomi. Vi kan kun konkludere, at de, der stemmer for, åbenbart sætter erhvervsinteresserne over miljøinteresserne.

Der står i tillægsbetænkningen, at mindre end 10 pct. af beboerne følte sig alvorligt generet, når jernbanestøjen på døgnbasis var under 60 dB(A), men i betænkningen opererer man altså med 62 dB(A).

Jytte Andersen (S):

Det var meget interessant at høre fru Birgit Fogh-Andersens skepsis, som kom til udtryk her ved tredjebehandlingen af forslaget. Det er en skepsis, som ikke har været rejst før i folketinget, men jeg kunne også forstå, at fru Birgit Fogh-Andersens betænkeligheder var bortvejret, og at hun ville stemme for forslaget. Det må jeg forstå på den måde, at fru Birgit Fogh-Andersen er tilfreds med den indflydelse, oppositionen har fået på det lovforslag, regeringen ved dets trafikminister har fremsat for folketinget. Det, der kunne have været mere interessant, var naturligvis, at fru Birgit Fogh-Andersen havde gjort sin indflydelse gældende forud for lovforslagets fremsættelse.

Vi er mange, også af os, der er valgt i Københavnsområdet, der har været meget bekymret over dette, men som jeg tidligere har givet udtryk for det, er den bekymring bortvejret. Vi har den opfattelse, at trafikudvalgets indflydelse på lovforslaget bestemt har gjort det acceptabelt. Der vil endda for nogle vedkommende i Københavnsområdet være tale om en mindre støjbelastning, fordi miljøforanstaltningerne er så kraftige.

Vi har fået trafikministerens ord for, at arbejderne vedrørende støjproblemerne vil blive sat i gang umiddelbart efter lovforslagets vedtagelse her i salen i dag. Det vil jeg godt sige ministeren tak for, og det har jeg en forventning om naturligvis vil blive realiseret.

Jeg vil godt komme med en anden kommentar, nemlig til det, hr. Ole Henriksen var inde på. Vi lægger også megen vægt på i socialdemokratiet, at man ikke blot bør se på de miljømæssige belastninger, når det drejer sig om den kollektive trafik, for DSBs vedkommende, men også den trafik, som er hårdt belastende for mange københavnere, nemlig den trafik, som foregår pr. lastbil. Her har vi selvfølgelig været optaget af, at de