

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Og så er det hr. Rune Lund som ordfører.

Rune Lund (EL):

I Enhedslisten er vi tilhængere af det her lovfor-slag. Vi er faktisk tilhængere af, at man i det hele taget forbedrer forholdene for jernbanetrafik-ken. Det tror jeg ikke der er nogen der er i tvivl om her i Folketinget, og vi vil støtte lovforslaget.

Selv om det i det her tilfælde blot drejer sig om et overhalingsspor på lige omkring 2 km, bi-drager det ikke desto mindre til at afkorte rejse-tiden for passagererne og til at smidiggøre gods-trafikken. Der findes jo i dag i Danmark en række kendte flaskehalse i det danske jernbanesys-tem. Skal det lykkes for jernbanen at erobre en større andel af de rejsende i såvel den sjælland-ske regionaltogetrafik som i trafikken mellem landsdelene, skal de her flaskehalse fjernes.

De ventetider, der er ved Ringsted Station, og som omtales i bemærkningerne til lovforslaget, kan måske synes beskedne, men for os at se i En-hedslisten er der ingen tvivl om, at både ventetid-er og forsinkelser vil blive af langt større om-fang, når DSB i løbet af få år iværksætter »Gode Tog til Alle« med IC4-tog, 20-minutters-drift, 30-minutters-drift osv., hvis de værste flaskehalse på det tidspunkt ikke vil være fjernet.

Vores støtte til lovforslaget skal dog ikke for-hindre os i at pege på nogle problemstillinger, som vi mener der bør sættes ekstra fokus på og også mere fokus på, end det fremgår af lovfors-laget. Det drejer sig om de støjforhold, som na-boerne til banen skal leve med både under og ef-ter anlægsarbejdet. Mange mennesker, der bor tæt ved et større trafik anlæg, det være sig vej el-ler bane, oplever betydelige gener i det daglige. Skal vejen eller banen udvides, stiger gerne selvfølgelig selv-sagt betydeligt, og det gælder både under anlægsarbejdet, og det gælder selvfølgelig også efter anlægsarbejdet.

Uanset længden af anlægsarbejdet kan støjge-nerne være ganske belastende for naboerne, og i de situationer, hvor de tilladte støjgrænser ikke kan overholdes, f.eks. når skinnerne kommer tættere på folk og deres boliger, som det vil være tilfældet her, og/eller når der udføres anden form for stærkt støjende arbejde af længereva-rende tid, f.eks. i flere på hinanden følgende weekender, bør de pågældende naboer varskos i god tid, så de får mulighed for at finde alternati-ve overnatningsmuligheder. Eventuelt bør det overvejes at lade de mest udsatte naboer flytte

på hotel eller lignende og lade udgiften hertil af-holdes af anlægsmyndigheden.

Det er jo sådan, at med den udvikling, vi ser inden for udvikling af materiel til godstogstra-fikken og jernbanetrafikken som sådan, vil de mest støjende lokomotiver jo gradvis forsvinde i det hele taget, og selvfølgelig også i den sjæl-landske regionaltogetrafik, og i stedet vil der bli-ve indsat togsæt med relativt lave støjemissio-ner. Til gengæld vil antallet af forbipasserende tog stige.

Som erfaringerne viser bl.a. fra flytrafikken, er det jo ikke altid selve støjniveauet, der er det afgørende, men hvor ofte trafikmidlet passerer forbi et givet punkt.

På banestrækninger øst for Ringsted vil tra-fikken bestå af såvel passager- som godstog, og det er det sidste, der er en dominerende faktor i al jernbanestøj, især når godstogene kører om natten, hvor grænseværdierne er lavere. Over to tredjedele af de godsvogne, der kører på danske banestrækninger, indgår i en europæisk pulje-ordning. En effektiv støjdæmpning af godsvog-ne vil kræve, at problemet løses i international sammenhæng, f.eks. i UIC.

Men helt uden redskaber står vi dog ikke. Der er ting, vi selv kan gøre. F.eks. kan der ved nyan-læg eller renovering af banestrækninger sættes ind der, hvor støjen opstår, nemlig mellem hjul og skinner. Her er der flere muligheder for f.eks. at anvende vibrationsdæmpende teknik, ballast-måtter, sveleunderlag, skinnenisolering, mange ting, og det er her, hvor Enhedslistens pointe kommer ind ved den her 2-kilometers-jernbane-strækning. For den her strækning på 2 km er faktisk en rigtig god mulighed for at lave for-skellige forsøg med støjisolering og støjdæmp-ende foranstaltninger, hvor erfaringerne så ef-terfølgende kan bruges, når der skal bygges i stor skala fra København ned over Køge og til Ringsted og i forbindelse med anlæg af et femte spor. Det vil sige, at vi her med anlæggelsen af en forholdsvis lille jernbanestrækning prøve at gøre os nogle erfaringer, som vi så senere kan bruge i storskalaforsøg.

Kl. 16.05

Anlægsarbejdet i forbindelse med de her 2 km jernbane bør derfor prioriteres som et pilot-forsøg, for at anlægsmyndigheden kan erhverve sig viden og indsigt i, hvordan de forskellige støjdæmpningsteknikker virker i praksis – erfari-nger, som netop vil være meget nyttige ved anlægget af København-Ringsted-projektet og si-