

### 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-

[Ikast]

mi i Københavns havn. Vi er altså positive over for lovforslaget.

Vi vil gerne støtte socialdemokraternes forslag om en besigtigelse af ruten, så vi kan se på de forhold, der bydes. Vi er endvidere meget tilfredse med de løfter, der er kommet fra DSB om indsættelse af det MC 4-lokomotiv, som er støjssvagt, og om, at man vil forsøge at nedbringe eller fastholde det støjniveau, der er i øjeblikket, både i Københavns og i Frederiksberg kommune. At der fastsættes en højeste hastighed på 40 km i timen, synes vi også er positivt. Vi går her for første gang ind i virkelig at vurdere de miljømæssige konsekvenser af jernbanens drift.

Jeg synes, det er et positivt udspil, der er kommet. Der er mulighed for, at vi kan diskutere det yderligere i udvalget og se på, hvilke foranstaltninger der kan træffes. Vi er meget positivt indstillet over for, at man kontrollerer de støjgener, som påtales, og at man får dem afhjulpet. Vi er klar til et positivt og forholdsvis hurtigt udvalgsarbejde.

#### Svend Erik Hovmand (V):

Må jeg allerførst sige, at venstre kan give principiel tilslutning til lovforslaget. Vi ser frem til, at vi under udvalgsarbejdet får lejlighed til nærmere at få belyst de enkelte problemer, herunder også de særlige miljømæssige forhold, som jeg om lidt skal vende tilbage til.

Allerførst finder jeg dog anledning til at notere, at DanLinkprojektet er en del af de forudsætninger, som indgik i regeringens Storebæltsredegørelse i foråret, hvoraf det klart fremgik, at man ønskede at sikre balancen på det trafikale danmarkskort, herunder styrke den østlige danmarksvvej mellem Skandinavien og kontinentet.

For det andet bygger DanLinkprojektet på en aftale mellem tre lande af 5. april 1984, som for snart lang tid siden blev forelagt – uden modsigelse i øvrigt – i folketingets trafikudvalg.

Og endelig for det tredje: indkøbet af færgen Scandic Wasa og forudsætningerne herfor blev tiltrådt enstemmigt af finansudvalget den 25. juni i fjor.

Der er altså på tre væsentlige områder taget en positiv stilling til de overordnede principper i denne sag her i folketinget. Det

er heller ikke så mærkeligt; der er nemlig meget positivt i, at Danmark styrker forbindelseslinjerne mellem Skandinavien og Europa – det diskuteres jo meget netop i disse dage.

Der er også noget særdeles positivt i, at vi styrker Danmarks valutaindtjening med denne trafik, og der er noget positivt i, at vi øger beskæftigelsen, ikke alene på de skibsværfter, som i øjeblikket har tomme ordrebøger, men også i de entreprenørvirksomheder, der skal udføre anlægsarbejderne, og med de statsbanemedarbejdere, der skal ansættes.

Lad mig i den forbindelse henvise til den henvendelse, der er kommet fra borgmestre og amtsrådet i Storstrøms amt, som meget kraftigt anbefaler en hurtig løsning, både af trafikale, af beskæftigelsesmæssige og af økonomiske årsager. Der er altså en lang række positive forhold i denne sag, men som i alle andre sager er der selvfølgelig også her en bage side af medaljen.

De private vognmænd eksempelvis mener, at det er forkert, at man på denne måde styrker den kollektive trafik. Jeg har naturligvis forståelse for deres synspunkt, men det er mit indtryk, at valget, da DanLinkaftalen blev indgået, ikke så meget stod mellem den kollektive trafik og den individuelle trafik, nej, valget stod vel først og fremmest mellem en fortsat udbygning af den søværts transport uden om Danmark og en forbedret jernbanetransport i Danmark med de fordele for det danske samfund, som jeg tidligere har været inde på. I øvrigt er denne diskussion jo mere af historisk interesse nu, da aftalen mellem de tre stater for længst er indgået.

Imidlertid vil jeg bede vognmændene være opmærksom på, at det er regeringens hensigt, sådan som jeg nævnte det før, ifølge den redegørelse, der blev givet her i folketinget i foråret i fjor, i det hele taget at styrke den såkaldte danmarksvvej mellem Skandinavien og kontinentet, og hermed menes jo ikke alene jernbanetransport, men også vejtransport. Og den udbygning af fugleflugtslinjen, som nu nærmer sig sin afslutning, vil jo i sig selv være et positivt bidrag hertil.

En anden negativ ting, som har været fremhævet stærkt i den offentlige diskussion i den seneste tid, er spørgsmålet om miljøet. Jeg har i den forbindelse bemærket DSBs ret håndfaste garantier – sådan tror jeg man kan opfatte dem – for, at en øget støjbelastning i

[Svend Erik Hovmand]

området kan undgås. Jeg vil i øvrigt også i den forbindelse pege på bemærkningerne til lovforslaget vedrørende omlægning af Ring II, som i sig selv også betyder en væsentlig forbedring i forhold til miljø og trafikstøj.

Vi vil som sagt gerne se nærmere på disse problemer i udvalget. Vi er positive over for at finde en fornuftig løsning på de problemer, som rejses, og vi er indstillet på en hurtig behandling.

### Ole Henriksen (SF):

Jeg tror, man kan sige om fremkomsten af dette forslag, at det skyldes vel, at DSB er blevet fanget på det forkerte ben og ikke har taget det fornødne overblik over, hvilke konsekvenser et sådant projekt havde med hensyn til kommuneplan osv. Jeg vil sige, at i SF er vi endda meget skeptiske over for, at man i den grad øger støjen i de beboelsesområder, som ligger omkring København, og vi kan jo ikke forudse nu, at vi kan flytte selve godsbaneringen.

Men vi må i hvert fald medvirke til her ved lovens gennemførelse, at vi får helt klare garantier for, at støjen, bliver elimineret, og jeg kan også tilslutte mig, at det bliver på en sådan måde, at det er de krav, der er stillet fra Københavns kommune, der er udgangspunktet.

Jeg synes i det hele taget, at man skulle prøve at undersøge mulighederne for at få denne lokalplan, denne procedure, ført igennem, og jeg vil da gerne spørge ministeren, om der ikke er mulighed for at vende tilbage til København og få dette ført igennem fremfor at komme med en lov her, hvor man ligesom bosser sig igennem og på anden måde vil lave en anlægslov, som vi ikke kan have stor tillid til.

Vi har jo også i erindring, at der i den anlægslov, som blev lavet i forbindelse med lufthavnen, var støjgarantier. Man måtte ikke flyve om natten. Men det har embedsmændene senere ændret, så man flyver på bane 12-30. Derfor må vi have sikkerhed for, at de garantier, der ligger i lovforslaget her, også bliver opfyldt, og at det ikke går, som det gik ude i lufthavnen. Det er et forslag, som vi vender tilbage til ved anden lejlighed.

Jeg mener i hvert fald, at vi skal genoptage forhandlingerne med København, og vi skal have garanti for, at denne støj bliver

reduceret. Jeg forstår, at DSB har viljen til at gå så langt som muligt, men jeg kan også forstå, at der er økonomiske problemer forbundet med dette, og vi kan altså ikke acceptere, at alle de midler, der skal bruges derude – og vi synes, det er mange midler – skal tages fra DSBs budget. Vi mener, at også staten må medvirke til at prøve at få dæmpet støjen.

Vi vil under udvalgsarbejdet også kigge på problemerne med transport af farligt gods, alle disse giftraster, og få en oversigt over, hvad det indebærer. Jeg kan sige, at principielt er SF tilhænger af, at transporten foregår på skinner fremfor på veje, og vi er ikke tilhængere af, at det er disse store trailere, som er endnu farligere at køre med, og som støjer lige så meget, der skal køre gennem Københavns frihavn og gennem de københavnske gader; det er lige så uacceptabelt for SF. Derfor vender vi os imod, at man også skal have en trailerhavn ude i frihavnen med al den biltrafik, det medfører. Vi vil også tilslutte os, at vi kommer ud at kigge på problemerne ved at tage en tur rundt på godsbaneringen og også besøge en række lejligheder for at konstatere, hvor meget folk egentlig bliver plaget af dette her, og så vil vi selvfølgelig prøve i udvalget at få de nødvendige garantier for, at støjdæmpningen bliver gennemført.

### Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Når jeg har bedt om ordet her, er det, fordi hr. Ole Henriksen bragte spørgsmålet om støj omkring Københavns lufthavn ind i billedet. Det står ham selvfølgelig helt frit for at gøre det, men der faldt den bemærkning, at »embedsmændene«, som det blev sagt, havde ændret omstændighederne, og dér skylder jeg embedsmændene og også folketinget at sige, at det ikke er tilfældet. Der er ikke ændret noget, som ikke har været behandlet og godkendt af miljøministeren og trafikministeren og i øvrigt rent juridisk været til behandling i justitsministeriet. Jeg synes ikke, at man sådan skal slynge om sig med anklager mod embedsmændene for at knægte den politiske magt. Det har de hverken lyst til eller mulighed for.

**Formanden:**

[Formanden]

Der bliver ikke mulighed for en stor debat om Københavns lufthavn under behandlingen af dette forslag.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Ja men det er da klart, at det har interesse, for det er jo et spørgsmål, hvad disse støjgarantier er værd.

Da vi i sin tid havde Københavns lufthavn til behandling her, havde jeg sagen, og den tidligere minister sidder her også. Den blev præsenteret nærmest som en miljølov. Så fik vi den skrællet ned, så det eneste, der var tilbage, da vi kom ned til sandheden i den lov, var forbuddet mod natflyvning på bane 12-30 undtagen i nødsfald, og start er ikke nødsfald. Nu er det tilladt, og så ville det da være meget interessant at vide, om man bare kunne sidde med ministre og lave det om.

Jeg vil godt spørge den tidligere minister – jeg ved ikke, om han har lyst til at svare på det – om det, at det bare stod i bemærkningerne dengang, gjorde, at man kan blæse på det siden hen, for så har hr. Ole Henriksen ret i, at det ikke er meget bevendt, at vi får disse løfter nu. Trafikministeren må altså på en eller anden måde aflægge bedre regnskab end bare sige, at han har aftalt det med kammeraterne i regeringen, for de løfter, vi fik i sin tid, da vi kørte lufthavnen igennem, blev ikke holdt.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg har konstateret, at der i boksene er omdelt et forslag om støjproblemerne i Kastrup lufthavn, og derfor får vi vel anledning til senere at vende tilbage til denne sag.

I dag er det DanLink, og på det radikale venstres vegne kan jeg sige, at vi ikke er i tvivl om, at den aftale, der er indgået mellem Deutsche Bundesbahn, Statens Järnvägar i Sverige og DSB er en god, en rationel og en økonomisk vigtig opgave for Danmark at være med i. Isoleret set er det altså også en god sag for det danske samfund, men det er nødvendigt efter vores opfattelse, at man ikke udelukkende ser på selve økonomien i projektet, men i høj grad også vurderer de problemer af miljømæssig art, som projektet helt tydeligt afstedkommer.

Når sagen overhovedet er endt i folketinget, har det jo at gøre med, at det var umu-

ligt for DSB og Københavns kommune at blive enige. Og nu forlanger man altså af os, at vi skal afgøre denne strid. Det er så vores opgave.

Men så må man også have forståelse for, at vi i folketingsudvalget må have et grundlag, der er sikkert nok, og jeg mener, at der forestår meget tilbundsående bedømmelser og vurderinger af de miljømæssige konsekvenser af projektet og også bedømmelser af, om de omkostninger, som vi vitterlig bliver nødt til at sætte os for, berører den samlede økonomi i projektet så meget, at man må sige, at det efterhånden bliver en tvivlsom økonomisk sag for Danmark at gå ind i. Vi mener, det er rigtigt, at man præsenterer os for oplægget, og så er det op til os at forsøge at finde ud af, om vi kan anbefale projektet.

Jeg vil godt sige, som andre har været inde på det, at dette er en god lejlighed til at tage op og løse eksisterende miljøproblemer i det pågældende område, foruden at vi selvfølgelig bliver nødt til, hvis vi vil gennemføre projektet, at stille de nødvendige midler til rådighed, for at der ikke skal komme øgede miljømæssige belastninger på grund af dette anlæg. Det er simpelt hen en forudsætning for, at det radikale venstre vil medvirke til lovforslaget.

Men så vil jeg godt sige, at Københavns kommunes krav – rimelige eller urimelige, det er svært at bedømme i dette øjeblik – har været meget bastante, og jeg tror da, man må sige til borgerne i Københavns kommune, at de nu med rette kan stille krav til Københavns kommune om, at i de områder, hvor kommunen selv har ansvaret for støjproblemer – det være sig fra vejtrafik eller fra jernbanetrafik – har man nu, i det omfang man selv planlægger boligbyggeri i områder, hvor der er et højt støjniveau, angivet, hvad det er for et støjniveau, man kan acceptere, så jeg håber, at Københavns kommunes borgere nu er parat til at stille de nødvendige krav til Københavns kommune selv, for selvfølgelig kan man ikke acceptere, at Københavns kommune kun stiller krav til andre.

(Kort bemærkning).

**Risgaard Knudsen (S):**

Jeg blev direkte spurgt af fru Margrete Auken vedrørende bane 12-30 ude i lufthav-

[Risgaard Knudsen]

nen, og det er i den anledning, jeg har anmodet om en kort bemærkning.

Jeg kan i et og alt bekræfte den fremstilling, som fru Margrete Auken her for et øjeblik siden gav, for så vidt angår lovens tilblivelse, og jeg kan samtidig bekræfte, at fru Margrete Auken har en god hukommelse.

Dernæst kan jeg ikke tilbageholde den bemærkning, at de udtalelser, som ministeren for offentlige arbejder i den senere tid har fremsat vedrørende benyttelsen af bane 12-30, har undret mig ikke så lidt, og hvis det må være mig tilladt at give et godt råd med på vejen, skal det være det, at ministeren nærlæser bemærkningerne til lovforslaget for så vidt angår udbygningen af Københavns lufthavn. Hvis min hukommelse ikke svigter, så vil man ved at læse disse bemærkninger få en klar fremstilling af, hvordan lovens rækkevidde er, og hvilke forpligtelser der følger af lovens tekst.

#### Formanden:

Ministeren for offentlige arbejder har ordet, og derefter vender vi tilbage til det lovforslag, vi har til behandling.

#### Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg forstår udmærket formanden. Jeg skal pointere af hensyn til dem, der glemte at høre efter, da jeg havde ordet før, at jeg ikke med min bemærkning søgte at afspore debatten til en anden sag og nogle andre love, men at jeg kun udtalte mig om embedsmændenes funktion i retning af at ændre politiske beslutninger. Det var de embedsmænd, der har med disse sager af gøre, der er blevet beskyldt for noget, og det er min ret og min pligt at slå fast, at dette var et ukorrekt angreb, som jo også ville vise, hvis det havde været korrekt, at folketetinget ikke er sin opgave voksen.

Med hensyn til spørgsmålet om nærlæsning vedrørende støjgener og lovgivningen om miljøet omkring lufthavnen skal jeg da i én sætning oplyse, at jeg for, tror jeg, tre måneder siden blev spurgt om denne sag af udvalget om offentlige arbejder. Jeg gav i to breve meget udførlige redegørelser for, hvad der var foregået. Der er ikke siden stillet noget spørgsmål, og jeg er ikke blevet kaldt til samråd, så jeg tror nok, at det indtil videre

må være udvalgets mening, at jeg har kunnet læse indenad. Men tak for det gode råd, hr. Risgaard Knudsen!

#### Bente Juncker (CD):

Da mit partis ordfører ikke kan være til stede, skal jeg sige, at etableringen af en jernbanegodsfærgerute mellem Københavns frihavn og Helsingborg som bekendt er et led i det, der nu kaldes DanLink, og jeg kan på centrum-demokraternes vegne give tilslutning til etableringen.

Lad mig allerede her til indledning sige, at vi mener, at vore aftalepartnere har krav på, at vi handler så hurtigt som overhovedet muligt, naturligvis under den nødvendige hensyntagen til et forsvarligt udvalgsarbejde.

Vi håber naturligvis meget på, at folketetinget vil se positivt på aftalen af 5. april 1984, der generelt sagt har det ene formål at forøge den kapacitetsmæssige og kvalitetsmæssige befordring af jernbanegods.

Det er set med danske øjne vigtigt, men lad mig indskyde den bemærkning, at hvis vi mener noget med det nordiske samarbejde, er det da glimrende, at vi kan være forbindelsesled til vore nordiske medborgere.

Det, der for nogle vil være hovedproblemet i det foreliggende lovforslag, er de miljømæssige konsekvenser. At miljøet fortsat stiller større og større krav er helt naturligt, og vi er i CD opmærksom på, at vi til enhver tid må bestræbe os på at opnå det bedst tænkelige resultat. Jeg er derfor meget glad for at kunne læse i ministerens fremsættelsestale, at der har været en meget tæt kontakt mellem ministeren for offentlige arbejder og miljøministeren, der har oplyst, at han finder løsningen fuldt forsvarlig i miljømæssig henseende.

Hertil kommer også den vigtige del af lovforslagets bemærkninger, at DSB fremover årligt vil anvende 1 pct. af sit investeringsbudget til afhjælpning af jernbanestøjproblemerne. I et sådant initiativ fra ministeren er der noget fremadrettet, som vi altid har lagt vægt på, og vi giver meget gerne vor tilslutning til forslaget.

#### Elisabeth Bruun Olesen (VS):

»Trafik er noget, der haster« plejer at være et typisk centrum-demokratisk udtryk, og ministeren er åbenbart så enig i denne tanke-

[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: valutaindtægter 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.

[Elisabeth Bruun Olesen]

Miljøproblemerne skal imidlertid løses 100 pct., og problemet med de farlige godstransporter skal afklares.

#### Steffensen (KrF):

DanLinkprojektet er ikke noget nyt for folketinget, det har vi hørt af forskellige ordførere, og finansudvalget har allerede sidste år den 25. juni givet sin tilslutning til, at man sørgede for, at der var en mulighed for finansiering af færgen mellem Københavns frihavn og Helsingborg.

Finansloven, som vi har vedtaget, rummer jo også en bevilling til udførelse af de nødvendige havneanlæg, så det er som sagt ikke noget nyt problem, vi står over for.

Jeg mener, at DanLinkprojektet er et godt og nyttigt projekt. Jeg gør også opmærksom på, at det har været et ganske vigtigt element i Nordisk Råds handlingsplan, som vi vedtog sidste år, altså handlingsplanen for 1985. Det var således, at den økonomiske udvikling og fuld beskæftigelse var hovedintentionerne, og projektet rummer jo også både økonomiske og beskæftigelsesmæssige perspektiver, specielt for dansk erhvervsliv, men selvfølgelig dermed også for DSB. Alle partier tilsluttede sig dette handlingsprogram.

Hvis kritikerne nu havde ret i, at vi fik de fordele, som er så indlysende ved projektet, på bekostning af væsentlige miljømæssige forringelser, var det imidlertid så som så, men sådan hænger tingene jo heller ikke sammen.

Traditionelt har kommunerne jo stor forståelse for projektet, og med det som udgangspunkt ved vi, at DSB har ønsket at få en aftale med Københavns kommune, og at man har haft mange møder om den sag. Der har været forhandlet i adskillige runder, og et forslag til lokalplan har været ude til offentlig høring i 5 måneder. Derfor kan det godt undre en lille smule, når man hører, at borgerne ikke er tilstrækkelig orienteret.

På miljøsidens synes jeg heller ikke der er så store betænkeligheder, som der ofte gives udtryk for. Faktisk mindes jeg ikke, at vi ved noget trafikanlæg har tilgodeset miljøproblemerne i så stor udstrækning, som dette lovforslag giver udtryk for. Man skal jo huske, at den strækning, som miljøhensynene omhandler, ikke er nogen ny strækning, men en eksisterende strækning, som ved lov er eta-

bleret til godstrafik, og som til stadighed har båret en meget stor godstrafik i øvrigt, og det er oplyst, at DanLinkprojektet kun vil øge denne godstrafik med seks godstog mere i døgnet.

Jeg har også hæftet mig ved, at DSB og dermed ministeren accepterer Københavns kommunes strengere krav, når det drejer sig om miljøbeskyttelse, og det er vigtigt, for hvis støjen mod forventning skulle blive større end påregnet, har man altså taget fat på dette. Miljøstyrelsens krav er jo også således, at DanLink ikke vil medføre nogen større stigning i støjen.

Endelig finder jeg, det er glædeligt, at der mellem miljøstyrelsen og DSB er indgået en frivillig aftale om etableringen af en støjpulje, således at der påbegyndes en oprydning i de allerede eksisterende jernbanestøjproblemer, også uden for København og Frederiksberg.

Alt i alt finder jeg, at forslaget her er udmærket, og at det af mange grunde ikke tåler nogen væsentlig forsinkelse, også af hensyn til Danmarks troværdighed både i de nordiske og i øvrigt også i de internationale sammenhænge, og kristeligt folkeparti kan helt støtte forslaget og håber, at vi kan få en hurtig behandling af lovforslaget, så vi får det gennemført så snart som muligt.

#### Dohrmann (FP):

Fremskridtspartiet afviser totalt det foreliggende forslag. Det er miljøforurenende, det er dyrt, og det er uigennemtænkt. Det er kort sagt ubrugeligt og burde aldrig have været fremsat. Det ligner intet i 1986 – og vi befinder os trods alt i en periode, hvor miljøforurening o.lign. bliver diskuteret meget, og mange partier søger endog at tage patent på disse ting – at fremsætte et forslag om, at transporten med gifte, kemikalier, ja, måske atomaffald oven i købet, kan ske gennem hjertet af landets største by, oven i købet landets hovedstad.

Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at når vi overhovedet har sådan et forslag liggende på bordet, hænger det meget nøje sammen med den dårlige økonomi, Københavns havn har haft på grund af en dårlig ledelse, hvor man ikke har forsøgt, som man gør i andre havne, at få nogle ting til at fungere og give et overskud.

[Dohrmann]

Derfor er Københavns kommune, hr. Stefensen, positiv over for dette forslag. Det er kolde kroner, det drejer sig om, og beboerne, dem, der vil komme til at lide under disse ting, blæser man en lang, lang march.

Så kan man stå her og tale om bevillinger til støjdæmpning o.lign., og vi ved jo alle sammen, at selvfølgelig kan man ved at sætte et ekstra lag glas i ruderne få støjen dæmpet noget, men det er jo hele miljøet, der bliver ødelagt, og derfor kan der intet som helst godt siges om dette forslag.

Jeg ved ikke, hvor travlt miljøministeren har i dag, men hvis han havde haft tid, burde han absolut have været til stede her i salen under behandlingen af dette forslag. Miljøministeren kommer jo fra kristeligt folkeparti, som også gerne vil være et vældig grønt, ja, næsten lysegrønt parti, og dette er mere et miljøproblem, selv om det faktisk er trafikministeren, der nu står som forslagsstiller.

Det er meget godt, at man siger, at DSB giver nogle garantier i både den ene og den anden retning. De garantier er ikke fem flade øre værd, i samme øjeblik lovforslaget er vedtaget. Ja vel, man kan afsætte nogle bevillinger til både det ene og det andet, men uanset hvor gode og pæne hensigter man har, vil befolkningen komme til at lide under dette forslag, og derfor kan det selvfølgelig ikke accepteres.

Jeg vil, også efter alle de ganske vist dobbelthetydninger, der er kommet her under førstebehandlingen, bede ministeren om at overveje, om han ikke burde trække dette forslag tilbage. Jeg har nævnt, hvad jeg mener det indeholder. Den bedste udgang på førstebehandlingen var, at ministeren nu stod op, efter at jeg er gået ned, og sagde, at efter de synspunkter, der er kommet frem her, hvor der just ikke har været ros fra nogen side, ikke helhjertet i hvert fald, vil han gerne have lidt mere tid til at overveje det og vil som følge deraf trække forslaget tilbage.

Jeg vil godt som afslutning stille et enkelt spørgsmål vedrørende den færge, man har talt så meget om, og som nu skal repareres på et dansk værft – jeg ved, at finansudvalget har givet sin godkendelse: var selve lovgrundlaget i orden, hr. minister? Og hvis lovgrundlaget var i orden, må jeg så ikke godt få at vide, hvor det står?

Margrete Auken (SF):

Jeg hører til dem, der i meget høj grad går ind for gods på skinner. Jeg mener, det er overordnet i vores trafikpolitik, og jeg mener, at vi skal gøre meget for at undgå, at ScanLink, det store motorvejsprojekt, får for gode muligheder. Men det er lige så afgørende vigtigt, at der bliver gjort noget ved miljøet, og jeg er enig med hr. Bilgrav-Nielsen i, at det er godt, at vi nu fra Københavns kommune får nogle ordentlige forslag til, hvor de mener, at støjgrænser bør ligge i kommunen. Det vil hjælpe os fremover i kommunen.

Hvis de garantier om miljø, der bliver givet i det her lovforslag, skal overholdes – og det skal de, jeg er enig i alle beskrivelserne af, hvor slemt det er med støj – er det vigtigt, at de er noget værd.

Det er på den baggrund, vi havde diskussionen før om Københavns lufthavn, for dér stod vi med meget fine garantier. Det stod meget klart – nej, det er en overdrivelse, men det stod i bemærkningerne. Da man havde fået skrabet alle uklarhederne væk, kom man til den klarhed, at bane 12–30 var beskyttet. Så viser det sig siden hen, at ministeren mener – det kan vi se – at det, at det har stået i bemærkningerne, ikke har nogen retsgyldighed.

Jeg kan desværre ikke, det tror jeg ikke formanden vil tillade, referere i detaljer fra den sag, men jeg vil henlede trafikministerens opmærksomhed på det svar, der er givet, hvor der udtrykkelig står, at afvejninger kan finde sted senere, end lovforslaget er udformet.

Hvis afvejninger, hvor det overordnede formål – det er jo også her transport – kan gøre, at miljøhensynene prioriteres ned – det er faktisk, hvad ministeren har sagt – så står vi i en elendig situation. Derfor må vi have helt anderledes klare garantier for, at det er alvor, både hvad der står i bemærkningerne, og hvad der bliver lovet os under en udvalgsbehandling, for at vi kan være med til det her.

Jeg tror, at jeg har flertallet af partierne med mig, når jeg siger, og vi som det første selvfølgelig må have garanti for, at flyvningerne på bane 12–30 om natten er stoppet. Der ligger et forslag, det ved ministeren godt; det er derfor, jeg er så forbløffet over uforberedthedsgraden i den her sag, over, at man kan køre videre med det på trods af den sag, der har været kørt. O.k., vi kunne



[Margrete Auken]

godt tage en mistillidsdagsorden i sagen, det er jo drastiske skridt at bede os om i stedet for nogle klaringer.

Hvis ikke ministeren vil respektere det, hvordan kan vi så overhovedet få garanti for, at der vil blive respekteret noget som helst i det her forslag? Det bliver dyrt, og det bliver besværligt, og det vil være krav, som, så snart projektet er kørt igennem, får meget sværere ved at skaffe sig ørenlyd, ikke bare på grund af støjen fra banen, men i det hele taget, for der er meget lidt interesse for støjproblemer, når det kommer til stykket.

### Hagen Hagensen (KF):

For et års tid siden glædede vi os på Frederiksberg over, at ministeren for offentlige arbejder resolut tog spørgsmålet om Frederiksbergs postale forhold op og løste det ved forhandling på en smidig måde. Tak for det.

På baggrund af det lige nævnte måtte der være forventning om, at ministeren ved forhandling havde fundet frem til en løsning omkring DanLinkprojektet i henseende til de ulemper af miljømæssig og anden karakter, det vil medføre. I den forbindelse taler jeg alene for den by, jeg kommer fra, for borgere, mange borgere, på Frederiksberg.

Modsat alt det, der står i bemærkningerne om Københavns kommune, er det ikke muligt for mig ved nærlæsning at finde ud af, at der står andet om Frederiksberg end det negative, at der i forslaget ikke søges om bemyndigelse til at afholde udgifter til nødvendig støjbeskyttelse på strækningen Ryparken-Valby Laggade. En stor del af strækningen ligger på Frederiksberg, men beboerne er alene henvist til, at støjbeskyttelsesproblemet kommer ind under en puljeordning, når der søges om det i et påtænkt aktstykke.

Det havde være ønskeligt, om støjproblematikken, også rystelsesforholdene, havde været klaret og lagt klart, inden vi var nået så langt, som vi er kommet i dag. Så er det muligt, at dette lovforslag kunne have været undgået.

Jeg har noteret, at ministeren i fremsættelsestalen tilkendegiver, at DSB vil tage det fulde økonomiske ansvar for afbødning af de eventuelle ekstra gener, DanLink vil føre med sig, det være sig med hensyn til støj eller til rystelser. I bemærkningerne er det her-

om anført, at såfremt der sker en stigning i støjpåvirkningen på mindst 1 dB(A) i forhold til det nuværende niveau på mindst 60 dB(A), forpligter DSB sig til at betale afskærmning eller vinduesisolering. Men støj påvirker nu ikke blot indendørs. Der er også altaner og friarealer, hvor man kommer ud for støjgener.

Bestemmelserne herom synes jeg det bør overvejes at indføje i lovteksten, således at det bliver klart og utvetydigt markeret som en forudsætning. Det kan også gøres i udvalgsbetænkningen.

Den strækning, der tales om, er en eksisterende som godsbane anlagt strækning – ord, der er taget fra bemærkningerne – det erkender jeg, men miljøhensyn er af så afgørende betydning, at de undertiden må gå fremfor økonomiske hensyn.

Jeg kan med ministeren glæde mig over – det er igen et citat fra bemærkningerne – at Helsingør vil som også beboerne langs kystbanen få glæde af en miljømæssig aflastning i forbindelse med godstrafikkens omlægning, men min glæde bliver noget mere behersket, når den kommer til at gå ud over mine bybørn i stedet for.

Ministeren understreger DanLinkprojektets betydning for Københavns havn, og heri er jeg enig, men alle mulige hensyn må tages for at sikre mod miljøskader. Jeg har talt på den baggrund, jeg har, kommende fra Frederiksberg, hvor en enig kommunalbestyrelse har udtalt sig imod en række af de forhold, der har med dette forslag at gøre.

Der er et gammelt ord, som er blevet brugt, der hedder »Navigare necesse est, vivere non est necesse« – det er nødvendigt at sejle, men det er ikke nødvendigt at leve. Nu om stunder gælder det vist, at det både er nødvendigt at sejle og at leve, hvad enten vi så skal sejle, om jeg så må sige, på spor eller til søs.

Ikke blot håber jeg, men jeg regner med, at ministeren med den smidighed, han før har lagt for dagen, får klaret denne sag og ført den ind på rette spor. Vi vil gerne på Frederiksberg fortsat kunne sige tak til ministeren.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

[Dohrmann]

Det er altid rart, når folk interesserer sig lidt for deres lokalområde. Jeg vil godt spørge hr. Hagen Hagensen: hvis nu de ændringer og de garantier, hr. Hagen Hagensen ønsker, ikke bliver givet, agter han så at stemme imod lovforslaget?

(Kort bemærkning).

**Hagen Hagensen (KF):**

Lad os lade være at tage sorgerne på forskud. Jeg udtrykte håb om glæde, og det tror jeg også vi ender med at få.

**Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

Overskriften over det svarindlæg, jeg her skal forsøge at afgive, kunne være denne: DanLink forårsager ikke én meter nysporlægning og ikke én decibel mere støj.

Efter denne overskrift vil jeg takke ordførerne. Jeg må have lyttet lidt anderledes, ellers er min hørelse anderledes indrettet end hr. Dohrmanns, for jeg fandt megen tilslutning og deler derfor hr. Hagen Hagensens håb og forventning om, at dette lovforslag bliver vedtaget med et endog meget stort flertal i befolkningen, undskyld, forhåbentlig også i befolkningen, det er jo den, vi repræsenterer herinde, men så da i folketinget.

Må jeg takke ordførerne, og må jeg specielt takke dem af ordførerne, i hvert fald hr. Svend Erik Hovmand og hr. Steffensen, der erindrede folketinget om den meget fyldige og talrige orientering om denne sag, folketinget i forskellige af sine gremier tidligere har modtaget.

Jeg vil dog også have lov at gentage det og minde om, at det er udførligt omtalt i Nordisk Råds handlingsplan, som blev drøftet ved Nordisk Råds møde i marts i fjor. Det er kendt gennem det aktstykke, som blev vedtaget i finansudvalget 25. juni 1985, om indkøb og ombygning af en færge. Hr. Dohrmann tror ikke, at det aktstykke var lovmedholdeligt, men jeg skal ikke bruge min taletid til at belære ham om, at det var det selvfølgelig. Det må han søreme selv finde ud af. Det er derfor, han får penge som lovgiver. Det var omtalt i beretningen om DanLink til trafikudvalget, det har været omtalt og nævnt, og der er gjort opmærksom på det adskillige andre gange.

Hvad er det så, der går galt? Jo, nogle få politikere starter med at lave denne sag om til en miljøsag. Jeg gentager: ikke én meter nyt spor lagt, ikke én decibel støjforøgelse, men nogle laver det om til en miljøsag, og det griber pressen, for så er der jo mad for Mons, der er gods for husarerne, og så manipuleres der.

Især vil jeg rette en så stærk anklage, som det er mig muligt, imod TV-Avisens gentagne behandlinger af denne sag. For et par uger siden, den aften vi herinde drøftede EF, viste man minsandten en jernbanetankvogn, og så så man flammer fra en kæmpeekspllosion. Jeg har senere hørt, at det var nogle billeder fra Canada, hvor der engang har været en sådan eksplosion. Disse canadiske billeder med røde og gule flammer viste man så, og derefter adskillige sekunders udvikling af sort røg. De stakkels mennesker, der bor langs med DanLinkruten eller langs med jernbaneskinner andre steder, må jo tro, at det er det, de er udsat for, og at de her har set et eksempel på, hvad der sker.

Så sent som i går aftes måtte jeg tåle udtalelser i TV-Avisen fra en borger, som så lige så troværdig ud. Jeg bebrejder ikke borgeren, for denne borger skal sandelig have lov at sige, hvad borgeren vil, men TV-Avisen skal altså i skarp sovs servere udtalelsen om, at trafikministeren lyver. Ingen dokumentation, ingen mulighed for trafikministeren for at sige, at han naturligvis ikke lyver.

Den slags grov voldførelse havde jeg ikke troet at kommunal- eller landspolitikere ville lade sig skræmme af, men det har de altså gjort så meget, at hr. Erenbjerg her i dag siger: støjgener af uacceptabel størrelse i forbindelse med DanLink, ikke med almindelig togkørsel og bilkørsel, men i forbindelse med DanLink, og de skal reduceres.

Hr. Bilgrav-Nielsen siger: det er helt tydeligt, at DanLink afstedkommer betydelige gener, altså gener, som ikke findes i forvejen, men som er et resultat af DanLink. Det foreslås, at vi skal tage på »selvhørelse«, som hr. Erenbjerg meget morsomt sagde. Det synes jeg da er en udmærket idé. Jeg vil bare opfordre udvalget til samtidig at begive sig til andre steder, hvor der kører tog, f.eks. til strækningen København-Roskilde, hvor der daglig kører mellem 1.000 og 1.100 tog, eller til kystbanen og se, hvad altaner og haver ud til kystbanen er udsat for. Nu tror jeg, at de

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

fleste, der bor langs kystbanen i dag – der kan være nogle få undtagelser – har købt deres ejendom eller er flyttet ind i deres lejligheder vel vidende, at der kører tog hver dag.

Det er altså ikke den sag, vi har til behandling i dag, vi har DanLinkprojektet til behandling, men det synes jeg man har glemt, når man her taler om en forøgelse fra 20 til 40 eller fra 40 til 46 tog, skønt de pågældende ordførere ved, at der kører over tusinde tog på mange andre strækninger her i landet.

Så kommer Københavns kommune, som har 80.000 boliger, hvor der er langt mere støj, end der nogen sinde kan tænkes at komme ved DanLink, og stiller sig hellig an og manipulerer også, for hvorfor kommer Københavns kommune overhovedet ind i billedet? Jo, det gør Københavns kommune på grund af en lokalplan, fordi et færgeleje skal ombygges. Som en af ordførerne har sagt, ville det være en fordel for Københavns havn. Det er nu ikke derfor, der laves DanLink, men det er en følgevirkning, en bifangst.

Fordi man skal tage stilling til ombygning af et færgeleje i Københavns frihavn, starter man en sag, som i virkeligheden har konsekvenser for hele landets trafik og ikke mindst for dets togtrafik, for den kollektive trafik, som efter min bedste, min ærligste overbevisning, som vil beskytte også den kollektive trafik, intet har at gøre med problemet, med projektet DanLink. DanLink forøger ikke støjen. Der er ikke én decibel mere støj, og der er ikke én meter ny skinnelægning.

Fordi Københavns kommune indskibede sig i denne forkerte politik og tankegang, var det altså nødvendigt at komme med et lovforslag. Det er et svar til hr. Ole Henriksen og selvfølgelig også et svar til hr. Dohrmann, der talte om at trække lovforslaget tilbage. Folketinget har vidst i årevis om denne sag og har ikke tidligere ment det nødvendigt. Det er et modefænomen her fra de sidste måneder og et drillefænomen, som jeg kan leve glimrende med, men jeg tror ikke, DSB, og jeg tror ikke, den kollektive trafik kan leve med det.

Det er et problem i det hele taget, om vi overhovedet må køre på vores gader. Må større aktivitet i samfundet, må gode konjunkturer i samfundet og i verden, som giver

anledning til ny aktivitet og altså til ny transport, give sig udslag i mertransport? Må større frihed, som vi håber at vi får ved kortere arbejdstid og mere fritid, som altså har omset sig i ny mobilitet, i ny færdsel, slet ikke udleve sig?

Jeg spurgte Frederiksbergs viceborgmester i en radioudsendelse i Københavns lokalradio, da han nævnte nogle af de ting, hr. Hagen Hagensen nævnte her i dag, om han også tæller på Gammel Kongevej, Smallegade og Peter Bangsvej, hvor mange biler der må køre i timen eller i døgnet eller om ugen, og når der er kørt det antal, som han eller kommunalbestyrelsen har bestemt, standser han resten eller sender dem over i en anden kommune. Jeg var lige ved at sige: må vi i det hele taget have lov at være her? Må vi have lov at køre på vore veje?

Jeg boede i årevis på den meget stille Bülowvej med Landbohøjskolens have overfor, altså ikke i en slugt af en gade, og jeg boede på en 5. sal, men jeg kunne høre hver eneste bil, der passerede nede på Bülowvej. Kunne jeg som lejer eller som borger på Frederiksberg sætte grænser for, hvor mange biler der måtte køre ad Bülowvej?

Skal DSB hindres i at få andel i den mertrafik, der måtte være et resultat af større aktivitet og større velstand og større frihed i samfundet? Det er sjovt at se de socialistiske partier gå ind for den sag. Det er ikke mig, der har noget i klemme; det er DSBs hensigter og handlinger, der her lægges for had, og det vil jeg gerne advare imod i en situation, hvor figura viser, at af den samlede persontransport i dette land foregår i dag 8 pct. på skinner og af den samlede godstransport foregår 9 pct. på skinner.

DSB må åbenbart ikke engang få andel i forøgelsen af trafik, geschweige denn at måtte tage noget af trafikken fra vejene. DSB skal selvfølgelig have lov at konkurrere på lige vilkår. Det laver mindre støj, end hvis de samme transporter skulle køre på gader, stræder og veje.

Hvad når der kommer en fast Øresundsforbindelse, som jeg tror der er et kæmpeflertal for i denne forsamling, i folketinget, og som Københavns kommune med fornuft går ind for med piber og trommer? Er der nogen, der tror, at en fast forbindelse over Øresund ikke vil afstedkomme, ja, er det ikke meningen, at den skal afstedkomme mere

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

trafik? Men dér vil vi altså sige: nej, 40 tog i døgnet, det er, hvad vi kan snuppe, uanset at DSB garanterer – og det er klart, at det er en pligt, det er os, der kontrollerer DSB, det er jo ikke omvendt – at farten sættes ned til 40 km i timen og der altså ikke bliver én decibel mere støj fra nogen, uanset at miljøstyrelsen står bag, miljøministeren står bag.

Beboernes ve og vel står ikke på spil i denne sag, og jeg vil sige til beroligelse for dem, der bor der: det er da muligt, at I i forvejen har for meget støj. I TV-Avisen i går var der en mand, som havde boet i den samme lejlighed i 72 år. Han sagde, at han havde vænnet sig til det. Jeg er da ikke glad for, han skal have den støj, men o.k., så lad os da vedtage et milliardprojekt og lægge skinnerne uden om byerne, ligesom vi laver omfartsveje. Det er bare at stille op med 20 mia eller noget i den størrelse, det kan vi da sagtens.

Så længe man altså mener, at man skal have lov til at køre på de skinner, der ligger der og på de veje og gader, vi anlægger, kan man altså ikke på et eller andet tilfældigt tidspunkt sige: så mange, ikke flere.

Når dette er sagt, vil jeg sige: min miljøforståelse står ikke tilbage for nogen af dem, der har været ordførere eller i øvrigt har deltaget i debatten. Jeg fryder mig over, at bedre teknik udvikler et materiel, som vil begrænse støjen i løbet af de nærmeste år. Sådan skal det også være, og det skal vi også ofre penge på, og det skal vi også ofre energi på, og jeg er med på, at vi over hele landet både med hensyn til veje og til skinner skal forringe, skal minimere støjen. Men det har bare ikke noget med DanLink at gøre, kære venner, intet som helst med DanLink at gøre.

Det er klart, at jeg er parat til at drøfte de ønsker og de ændringsforslag, der måtte være. Jeg vil gøre opmærksom på, at det haster, det haster meget, fordi vi har internationale aftaler, som har været folketingsbekendt som sagt i hvert fald i 1 år, for mange af medlemmerne i mere end så. Jeg håber derfor, at samtlige partier i udvalget vil bidrage til, at man stiller spørgsmålene hurtigt. Jeg er klar med minutters varsel til at rykke ud til nødvendige samråd og aftaler og besigtigelse eller hvad som helst, så jeg håber, at vi kommer pænt igennem.

Må jeg kort til fru Elisabeth Bruun Olesen sige: jo da, jeg er enig i, at trafik, i hvert fald

i betydningen transport, haster, det er faktisk mit eget slogan. Selvfølgelig gør den det, både fordi tid er penge, og fordi man ikke begiver sig hjemmefra for at være undervejs, men for at komme frem.

Hr. Dohrmann har jeg vist svaret mere end tilstrækkeligt.

Til hr. Hagen Hagensen vil jeg sige: selvfølgelig gerne forhandling. Jeg har skam forhandlet, der har været forhandlet i årevis om denne sag, så det er ikke det, det har skortet på.

Også hr. Hagen Hagensen er faldet for den forkerte påstand, at DanLink er en miljø sag. Jeg kender hr. Hagen Hagensen som en rutineret og dygtig politiker med det helt store overblik. Ligesom jeg er lidt skuffet over ham, er han åbenbart lidt skuffet over mig, men vi finder vel ud af det og genopretter det hjertelige forhold.

Det skuffer mig, at hr. Hagen Hagensen er faldet for den tro, at der her er tale om en miljø sag. Det er der ikke. Jeg gentager for syttende gang, jeg kan ikke sige det ofte nok – jeg håber, at det kommer til at stå i en eller anden avis i morgen, men det kommer med garanti ikke i TV-Avisen i dag, det vil jeg godt sætte en halv kasse bajere på højkant på: ikke én meter mere spor og ikke én decibel mere støj! Kom så ikke og fortæl mig, at det er en miljø sag.

Må jeg til slut sige noget til hr. Hagen Hagensen. Det er en helt generel bemærkning, som gælder alle, der har disse betænkeligheder, og betænkeligheder, som jeg har respekt for, nemlig dem, der tror på dem, og som er blevet vildført, men jeg har ikke respekt for dem, når nogle, der burde vide bedre og i mange tilfælde også ved bedre, alligevel benytter lejligheden til at drille og stikke en kæp i hjulet.

Det, jeg gerne vil sige af principiel art, er, at det er smukt, at hr. Hagen Hagensen føler sig som talsmand for Frederiksberg, men hr. Hagen Hagensen må vide, at der kører tog gennem masser af byer i dette land – jeg har ikke tal på det. Jeg gad nok se den borgmester og det bystyre, som ikke ville sige haps, i det øjeblik der som her gives ganske specielle miljøbevillinger på et tidspunkt og på en linje og i en forbindelse, som ikke øger støjen eller miljøgenerne. De, der påstår, at de bliver det, må vel have nogen dokumenta-

[Ministeren for offentlige arbejder]

tionspligt, også anden end den at henvise til bane 12-30 i lufthavnen.

Konsekvensen, hr. Hagen Hagensen, bliver, at de forskellige folketingsmedlemmer i stedet for at være landspolitikere skal stille sig op her og andre steder og repræsentere hver deres by og sikre deres genvalg ved at sige: på min bys vegne må jeg kræve sådan og sådan. Så taler vi ikke om 20 eller 40 mill. kr., så taler vi – jeg er ved at få det regnet ud – skønsmæssigt om 1½ mia kr., som altså affødes af DanLink, som ikke er nogen støjsag.

Nå, vi kører derudad, og jeg lover at servere kaffe eller øl undervejs.

(Kort bemærkning).

**Elisabeth Bruun Olesen (VS):**

Nu sagde ministeren mange, mange, mange, mange gange: DanLink, ikke én eneste decibel mere, ingen støjforøgelse, ingenting overhovedet! Og så sagde han, at de, der mente det, måtte komme med noget dokumentation.

Hvis man ser Københavns kommunes lokalplanforslag og de tabeller, der er, om den nuværende og den fremtidige støj, og den tekst, der står, som jeg vil læse op, står der:

»Som det fremgår af tabellen, vil etablering af den nye rute medføre forøgelse af støjen fra godsbanen med 7 dB(A). Forøgelsen har dog kun ubetydelig indflydelse på den samlede belastning af boligerne ved Østbanegade, fordi kystbanen giver de største bidrag.«

Så kommer det:

»Dette er situationen i dagtimerne, men om natten vil en forøgelse på 7 dB(A) medføre betydelige støjgener for beboerne langs Østbanegade.«

Det sidste, jeg skal pointere i denne korte bemærkning, er, at der overhovedet ikke er nogen vurderinger af den støjbelastning, der måtte komme på godsbanestrækningen fra Ryparken til Vigerslev. Det er det, vi skal se i den rapport, som kommer, og som vi må have tid til at behandle, før sagen kan jaskes igennem.

(Kort bemærkning).

**Erenbjerg (S):**

Ministeren sagde: ikke én decibel mere støj! Jeg ved ikke, hvor højt støjniveauet var under visse passager i ministerens tale, men jeg tror nok, at det overskred nogle af miljøstyrelsens grænser; det skal jeg lade være usagt.

Jeg bemærkede, at ministeren sagde, at jeg skulle have antydnet, at støjniveauet ville blive uacceptabelt ved gennemførelsen af DanLinkprojektet. Det, jeg sagde, var faktisk lige det modsatte. Jeg sagde, at for nærværende har man på godsbaneringen et uacceptabelt højt støjniveau. Det mener jeg at en gennemførelse af DanLinkprojektet kan medvirke til at reducere.

Med hensyn til støjbegrænsning i andre områder har vi med tilfredshed set, at DSB vil fremkomme med et aktstykke til finansudvalget, hvori man vil søge om 1 pct. af anlægsbudgettet til generel støjbekæmpelse i den øvrige del af Danmark.

Nu har der været talt meget om nærlæsning, nærhøring, i dag. Jeg tror, at ministeren har overhørt, at vores betingelse for at medvirke til dette lovforslag helt klart er, at vi får nogle krav opfyldt.

(Kort bemærkning).

**Jytte Andersen (S):**

Det var vel nok en vred trafikminister, vi hørte heroppefra for lidt siden. Jeg skal ikke kunne bedømme, hvor snedigt det er af en minister, der gerne vil have et lovforslag igennem, at hidse sig så meget op.

Jeg kan egentlig godt forstå, at ministeren hidser sig op, for hvis ministeren har gået rundt med den opfattelse, at denne sag var noget, der kun optog et par miljøpolitikere, så er det klart, at en historie som den i TV-Avisen i går om en borger, der er berørt af problemet, virker voldsomt generende. Det er naturligvis generende, at en borger, der har tog, ikke kørende igennem sin by, men nærmest kørende igennem sit køkken og sit soveværelse, træder frem og siger, hvordan hun opfatter den situation. Det er selvfølgelig generende, når ministeren gerne vil gå rundt med det billede, at det kun er et par politikere, som er mere eller mindre ledt på vildspor. Det er selvfølgelig det, der gør ministeren vred.

Jeg synes, at ministeren hellere skulle tage imod den borgers invitation. Den borger på

[Jytte Andersen]

Nørrebro har sagt til Aktuelt i går, at hun meget gerne ville invitere ministeren ud og høre, hvordan det er at have tog kørende uden for sit køkkenvindue i 5 m afstand. Jeg vil godt spørge ministeren her på den borgers vegne: vil ministeren modtage fru Else Krolaks invitation til at komme og være i hendes køkken og soveværelse – bare en times tid? Jeg ville i hvert fald anbefale ministeren at sige ja tak til den invitation.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Grunden til, at jeg har bedt om ordet, er, at jeg blev en smule overrasket, efterhånden som ministeren kom frem i sin svartale. Der var ting, som stødte mig som medlem af dette folketing.

Ministeren takker først for tilslutningen. Mit partis ordfører har redegjort for, at her har ministeren også draget nogle forhastede konklusioner. Men der skal ikke være tvivl om vores ærlige vilje, idet vi har lagt vores ærlige vilje i denne sag. Det, der støder mig, er, at ministeren så kommer herop og hæver decibeltallet temmelig meget, for det nytter nu ikke noget, hr. minister, dette her er og bliver en miljø-sag; støj har noget med miljø at gøre, og derfor bliver man også nødt til at indrømme disse ting. Vi har en ærlig vilje til at løse disse problemer sammen med ministeren. Jeg kunne næsten føle det, som om ministeren ikke havde den samme vilje, at dømme efter den måde, han svarede de forskellige ordførere på.

Må jeg så sige, at som provinsbo, som opholder sig en stor del af tiden i København, kender man selvfølgelig også til Københavns støjproblemer, ingen tvivl om det, og det er dem, vi gerne vil være med til at løse; det gælder også, selv om man bor i provinsen om søndagen.

Uden så at skulle drage nogen konklusioner med hensyn til, hvor denne sag havner, har jeg en fornemmelse af, at den vel havner i udvalget om offentlige arbejder til udvalgsbehandling. Her må jeg som formand for udvalget sige til ministeren, at det selvfølgelig er mit ansvar, at et forslag bliver behandlet så forsvarligt som muligt og så hurtigt som muligt. Det er mit ansvar over for folketinget og over for folketingets formand. Men det var, som om ministeren ligesom bagatelli-

serede, at vi i dette udvalg ofte gerne vil ud på stedet og se, hvad det er, der foregår.

Jeg kan meddele ministeren, at vi agter at lave en besigtigelse af dette her; det agter jeg i hvert fald at foreslå i udvalget. Om ministeren vil med eller ej, det skal jeg lade være usagt, men vi agter altså at tage ud og se på tingene ude på stedet.

(Kort bemærkning).

**Dohrmann (FP):**

Det er vrøvl og udenomssnak, når ministeren ligesom antyder, at nogle forsøger at lægge DSB for had. Det, vi forsøger at skaffe et flertal for, er, at ministerens dårlige forslag kan stemmes ned, for det er skadeligt, det er miljøforurenende, og det er for dyrt.

Og så kan jeg naturligvis ikke acceptere det svar, den ansvarlige minister gav mig, da jeg spurgte om lovgrundlaget for købet af færgen, i Sverige er det vist den er købt. Ministeren svarer: hr. Dohrmann får sin løn for selv at undersøge den slags ting. Det skulle man høre fra den ansvarlige minister!

Jeg har ganske vist hørt et rygte om, at lovgrundlaget ikke var i orden. Lad mig sige, at med det svar, ministeren gav mig – det arrogante svar oven i købet, det kan jo dække over mange ting – har jeg fået en temmelig grov mistanke om, at lovgrundlaget ikke er i orden, og udvalgsformandens udtalelser om, at tingene selvfølgelig skulle blive undersøgt, glæder mig, for et af de første spørgsmål, jeg vil stille i udvalget, er til justitsministeriets lovkontor for at få denne sag undersøgt. Ministerens bemærkninger på det punkt var absolut ikke beroligende.

Nu er der flere ordførere, der har sagt, at DSB betaler alt, hvad der skal foretages af både det ene og det andet. Det betaler DSB, er der nogle ordførere, der har sagt. Jeg tror ikke, DSB har en stor kasse, de kan tage af. Nej, de har to muligheder: de kan henvende sig oppe i finansudvalget, eller de kan komme og forhøje billetpriserne igen, og jeg vil egentlig også godt vide, når ministeren nu skal op og råbe i anden omgang, hvilken af måderne han foretrækker.

(Kort bemærkning).

**Hagen Hagensen (KF):**

[Hagen Hagensen]

Der skal ikke være nogen tvivl om, at jeg aldeles ikke hører blandt dem, der vil lægge DSB for had; det kunne jeg aldrig tænke mig at gøre.

Men jeg er egentlig glad for, at ministeren svarede, som han gjorde. Jeg kommer ganske vist i dag og taler særligt for et lokalt område. Det har jeg gjort, fordi det overhovedet ikke er taget med i ministerens bemærkninger til lovforslaget, og det er vel også min opgave, selv om det landspolitiske og det store overblik skal være til stede, netop at varetage interesserne for dem, der har sat mig herind for at tilgodese disse forhold. Det må ministeren ikke bebrejde mig, og det tror jeg heller ikke han vil. Men jeg var meget glad for det, ministeren sagde. Jeg var enig med ham på forhånd i dette: ikke én meter skinne mere; det er vist på tegninger og alt det dér. Men det, han sagde, var noget meget væsentligt, og han gentog det nogle gange: ikke én decibel støj mere for nogen. Det er et løfte, som jeg er glad for at have fået, og dermed har jeg i grunden fået svar på alt, for dermed har vi fået det, der står i bemærkningerne rundt omkring, gentaget og slået fast af den ansvarlige minister på en sådan måde, at jeg er fuldt tilfreds.

Og så skal jeg blot sige, at jeg synes da også, der er grund til at tage ud at se på forholdene. Ud og se med DSB – men ud at høre med DSB at køre.

(Kort bemærkning).

**Ole Henriksen (SF):**

Ja, det gælder også denne decibel, som overhovedet ikke vil blive registreret over det nuværende niveau.

Hvis jeg har forstået det rigtigt, så er der også noget, der hedder en døgnbelastning, som måles i decibel. Jeg vil godt høre ministeren, om det er døgnbelastningen, eller om det er spidsbelastningen, som også måles i decibel, der er tale om, for jeg kan altså ikke forstå, at man ikke får en større døgnbelastning, også i decibel, hvis der skal køre flere tog igennem.

**Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

Der er jo et par af medlemmerne, der har følt, at jeg har råbt højt, og jeg skal tale med formanden, om det er muligt at skaffe hr.

Erenbjerg noget risikotillæg for for meget støj her i salen. Og fru Jytte Andersen havde registreret, at jeg var vred og hidsig.

Jeg tror nok, man gør mig lidt uret, men jeg har selv en del af skylden – I ved godt, somme tider er det manden, der holder talen, somme tider er det talen, der holder manden. Det kan godt være, jeg har brugt store lyd-mæssige udladninger; tingets medlemmer er nu nok trænede i at høre, hvad der siges, og ikke kun hæfte sig ved måden, det siges på, og jeg tror nok, at en læsning af min tale, skønt den var uden manuskript, vil vise, at der var masser af tilsagn, masser af taksigelser, masser netop af tilsagn om forhandlinger og om at gå ind på ændringsforslag og ideer; der var masser af anerkendelse, og der var – måske nogle mislykkede, men alligevel – nogle forsøg på muntherd.

I den udstrækning, jeg var vred eller hidsig, fru Jytte Andersen, var det altså – sådan oplever jeg det selv – på vegne af den kollektive trafik og på vegne af den vildledning af store dele af befolkningen, som finder sted, og det vil jeg netop rette til fru Jytte Andersen, fordi det var hende, der gjorde borgernes invitation til mig til sin. Jeg har haft masser af den slags invitationer i nyeste tid, så jeg ved godt, det ikke kun engagerer nogle politikere. Jeg sagde udtrykkelig, at det var lykkedes medierne at ophidse masser af mennesker, gøre dem ganske forskrækkede, og især aviser har været der, også TV. De ville alle sammen gerne fotografere mig ude hos sådan en borger.

Nu er min tid desværre limiteret, ikke fordi jeg ikke laver noget, men fordi jeg har en del at lave, og så må jeg jo sige, at skal jeg ud til sådan en borger, så skal jeg jo også ud til kystbanen, for dér er den samme støj. Et sådant besøg vil jo vise, at dér er der støj, ikke på grund af DanLink, for støjen er der jo i dag, og der er ikke DanLink etableret. Så må jeg jo også vise, at der tusind andre steder i landet er tilsvarende støj i dag, og jeg har udtrykkelig heroppefra lagt hånden på, jeg var lige ved at sige forfatningen, på miljøparagrafferne og lovgivningen og sagt, at jeg er meget interesseret, lige så interesseret som andre i, at denne støj, som er der i dag, og som ikke er en følge af DanLink, skal begrænses, og at vi både skal udnytte teknik og benytte penge og fantasi til at gøre

## [Ministeren for offentlige arbejder]

det. Det har jeg klart sagt, men det bliver jo ikke anderledes af, at jeg tager ud ét sted.

Der var en af ordførerne, der var inde på, hvad Københavns kommune selv har anlagt. Bare tag Ågadeforbindelsen derude. Det er vel hverken nogen regering eller DSB, der har anlagt den. Men det er altså på vegne af disse mennesker, at jeg bliver vred og hidsig, i hvert fald da engageret, fordi jeg synes, det er synd, at mennesker i måneder nu, måske i årevis, skal gå rundt med en frygt for noget, som ikke vil indtræffe. Det må man da have lov til lige at hidse sig lidt op over, for det er jo andre, der har gjort sagen om DanLink til et skræmmeskud for hele denne befolkning om, at dette her er så og så slemt, når DSB kører forbi med 46 tog i stedet for med 40. Og det må de altså gerne sige, men han, der får skudt i skoene, at han vil berøve folk deres nattesøvn og deres mulighed for at leve et miljøvenligt og kvalitetsbetonet liv, må altså ikke blive vred over, at man kommer med den slags forkerte beskyldninger.

Derfor kan jeg ikke forstå hr. J. K. Hansen, som siger, at DanLinkloven er og bliver en miljøsag. Altså, jeg forstår jo godt logikken, men jeg kan ikke forstå, at det skulle være rigtigt. Hvis det viser sig ved udvalgets behandling, at det står til troende, at der ikke er nogen støjforøgelse og ikke nogen ny linjeføring, dvs. at ingen mennesker, som har lejet eller købt deres boliger uden at vide, hvor de lå, får nogen ny gene, og de, der bor der i forvejen, heller ikke får nogen ny gene, så er DanLink vel ikke en miljøsag. Jeg erkender jo blankt, at der er et miljøspørgsmål på grund af trafik. Det ville være et skarn til trafikminister, der ikke forstod det og ikke anerkendte det og ikke gerne ville være med til at forbedre det. Men det er altså ikke en miljøsag, om denne DanLinkaftale skal føres ud i livet eller ej.

Og jeg er meget ked af, at hr. J. K. Hansen drog i tvivl, om jeg ville med ud. Jeg sagde jo tak, og jeg sagde, jeg synes, det er en god idé, at vi skal komme ud, og jeg har jo altid over for udvalget været både interesseret i og ivrig for at arrangere og hjælpe med penge og med ulejlighed. Det manglede bare andet, det er min pligt, og jeg gør det mere end gerne. Så jeg bagatelliserer ikke nogen besigtigelse ved at sige, at man kun får en lille del af sandheden ved at køre et eller to steder hen på ruten, hvis man ikke

samtidig konstaterer, om det, der sker dér, er nøjagtig det samme, som sker så mange andre steder.

Jeg beklager, hr. Erenbjerg, hvis jeg har citeret hr. Erenbjerg forkert om det uacceptable støjniveau. Hr. Erenbjerg mente det generelt, og deri er vi altså enige. Jeg er glad for at kunne konstatere dette. Men så konkluderede hr. Erenbjerg med at sige, at det kan DanLink så benyttes til at stoppe, og det er dér, jeg mener, at vi går hver sin vej. Jeg mener ikke, at DanLinksagen, etableringen af denne rute, som haster af mange grunde, som jeg ikke skal gentage her, er sagen, hvorved vi skal løse det for høje støjniveau, vi har i vore byer og på andre strækninger, hvor der kører f.eks. tog.

Må jeg sige til fru Elisabeth Bruun Olesen, at jeg ikke har tillid til de københavnske miljøl tal om decibel. Jeg har miljøministerens og miljøstyrelsens løfte om, at de vil stille op – og det er statens instrument – og de vil måle. Det skal også være et svar til hr. Ole Henriksen, der spurgte, om det gælder både døgnbelastning og spidsbelastning. Svaret er ja. Miljøstyrelsen vil stille op og måle, og hvor der bliver mere end 1 decibels støjforøgelse – og det kan jo altså ikke måles, for det er etableret – vil det blive fjernet aldeles omgående. Og det er noget, som selvfølgelig står til troende.

Må jeg sige til hr. Dohrmann, som jeg synes var den eneste af ordførerne, jeg var villet arrogant over for, fordi han var det over for mig, at som man råber i skoven, får man nu engang svar. Hr. Dohrmann kan jo bare læse i aktstykket, at finansministeriets tilslutning foreligger, og hr. Dohrmann har efter sine mange år herinde den viden, at det, finansministeriet efterprøver, netop er lovgrundlaget. Finansministeriet tager ved denne tilslutning til et aktsstykke ikke stilling til, om de støtter eller ikke støtter andragendet til finansudvalget, men de kontrollerer lovgrundlaget, og dermed betragter jeg dette som værende korrekt.

Jeg tror, jeg med disse ord har været hele vejen rundt. Må jeg ikke gentage, hvad jeg har sagt et antal gange i mit første indlæg, nemlig min tak for en overvejende positiv modtagelse – jeg sagde ikke, at det var vedtaget ved førstebehandling her i dag – en overvejende positiv modtagelse, og min store villighed til både et hurtigt og effektivt og



**[Ministeren for offentlige arbejder]**

nøjagtigt samarbejde til at bringe denne sag i hus. Jeg mener ikke, at der er nogen særlig ophidselse eller afvisning fra en ministers side, når han siger disse ting.

(Kort bemærkning).

**Jytte Andersen (S):**

Jeg kan egentlig ikke helt forstå ministerens svar, for det, ministeren koncentrerede sig om i sit svar, var støjproblemer på kystbanen. Nu kommer jeg ikke på kystbanen, og jeg færdes ikke i kystbanekvarteret, men jeg færdes på Nørrebro. Mit spørgsmål var, om ministeren var parat til at finde ud af, hvor stor en yderligere belastning i forhold til Nørrebro det var med DanLink, og jeg hørte også, at ministeren sagde til formanden for trafikudvalget, at ministeren var meget parat til at komme ud og kigge på. Ja men hvorfor i alverden kan ministeren så ikke tage imod den invitation, som i og for sig også hr. Hagen Hagensen kom med i forhold til ministeren, til at finde ud af på de områder og på de strækninger, hvor der er størst belastning, til at komme ud og se på områderne. Hvorfor så den afvisning, hr. minister, og hvorfor ikke tage den fremstrakte hånd fra både hr. Hagen Hagensen og mig og venligt og imødekommende sige ja tak til invitationen?

(Kort bemærkning).

**Erenbjerg (S):**

Jeg erkender, at jeg nok ikke har det overblik, som ministeren har, men forhåbentlig vil noget mere erfaring herinde give mig det samme overblik som ministeren.

Jeg sagde ikke, at DanLink skal anvendes til at reducere det nuværende støjniveau. Jeg var tværtimod langt mere positiv, for jeg sagde: en gennemførelse af DanLinkprojektet vil automatisk reducere det nuværende støjniveau, og det vil det, fordi man, som jeg sagde, skal anvende mere støjsvage lokomotiver, og der vil blive et mindre antal rangeringer på terrænet og den slags ting.

Endelig vil jeg da gerne takke ministeren for tilsagnet om at yde mig et risikotillæg. Jeg vil såmænd være tilfreds med, hvis trafikministeren vil sørge for, at jeg under trafikpolitiske debatter får tildelt et sæt hørevern.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Vi bliver jo nok nødt til at forbeholde os, at vi ser ministerens indlæg i dag på skrift. Det har været lidt svært at følge med i, hvad der blev sagt, dels var det med stor styrke og hurtigt, dels forekommer det mig at være meget forskelligt, hvad der blev sagt af ministeren i hans første indlæg og i hans andet indlæg.

Jeg vil derfor prøve at fastholde ministeren på, at det rent faktisk af lovforslaget fremgår, at DanLink umiddelbart vil forøge transporterne mellem Sverige og Danmark med 20 pct. gods, at det i 1990 skønnes at være en forøgelse på 40 pct. i forhold til 1984, og at det medfører, at der ved åbningen vil være en 15 pct. vækst i vognantallet, voksende til 30 pct. vækst i 1990. Det var altså ministerens eget lovforslag, ministeren i sit første indlæg undsagde ved at hævde, at der ikke ville blive overhovedet 1 dB(A) højere støj. Det blev så i anden omgang, så vidt jeg kunne høre, reduceret til, at hvis det skulle vise sig, så var ministeren parat til at betale for højere støjniveau.

Ministeren kan ikke fastholde sin miljøvenlige indstilling og samtidig afvise, at vi har et betydeligt støjproblem i forbindelse med dette anlæg. Det, der er afgørende nu, er, at de undersøgelser, som er sat i gang – og de er formentlig sat i gang, fordi man aner, at der er noget at undersøge – bliver afsluttet og vurderet, og at der bliver sat penge på, hvad der skal til, for at fastholde ministeren på, at der ikke må blive tale om støjforøgelse, og på, at også eksisterende uacceptabelt højt støjniveau i enkeltområder skal reduceres. Det var det, jeg gav udtryk for var vores forudsætning for at støtte lovforslaget, og det forstår jeg ministeren nærmest er parat til nu at give medhold i.

Så vil jeg til sidst sige, at det jo også kan være, at det lige så meget er de opdagelser, ministeren har gjort under debatten, især med hensyn til indlægget fra det konservative folkeparti, der har ophidset ministeren lidt. Et og andet tyder på, at der i regeringen er et missing link i denne sag.

(Kort bemærkning).

**Elisabeth Bruun Olesen (VS):**

[Elisabeth Bruun Olesen]

Af lokalplanforslaget fra København fremgår det, som jeg sagde før, tydeligt, at der ville ske en forøgelse af støjen fra godsbanen på forskellige steder, og at der er visse strækninger, hvor man endnu ikke har undersøgt det.

Nu har ministeren lovet, at der ikke vil blive én eneste decibel mere støj, ikke én eneste. Det må jo så betyde, at ministeren vil lave en støjafskærmning, der er så fantastisk god, at den betyder, at støjen overhovedet ikke vil blive større. Så synes jeg, det i udvalget er mere end nødvendigt at finde ud af, om det overhovedet vil være noget, DSB så er interesseret i. Hvor meget vil det så overhovedet koste? For de beløb, der bliver nævnt i lovforslaget, dækker i alle tilfælde ikke en miljøbeskyttelse af den type.

**Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

Jeg har ikke meget at tilføje. Jeg vil gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at det er da klart, at der bliver godsforøgelse. Det tror jeg da heller ikke jeg har benægtet i mit første indlæg. En stor del af indlægget benyttede jeg netop til at sige, at det måtte der kunne blive, og det bør der kunne blive, og det vil der blive i fremtidens verden. Hvis det går nogenlunde godt, så vil der være mere at transportere, flere mennesker, der oftere vil transporteres, og flere varer, der skal frem. Så der er ikke nogen modsigelse mellem det, jeg sagde hverken i første eller anden omgang, og så det, hr. Bilgrav-Nielsen citerede fra lovforslagets bemærkninger.

Det, jeg altså hævder, er jo ikke noget, jeg har fundet på. Jeg har haft miljøministeren, skal vi sige til parløb i denne sag igennem et halvt år, og jeg synes, vor miljøminister driver miljøpolitikken meget bevidst. Det tror jeg også er almindeligt anerkendt både i folketinget og ude omkring. Og jeg er altså nødt til at læne mig op ad miljøministeren og miljøministerens specialister ved disse bedømmelser. Når DSB kommer og tilsiger sådan og sådan og vi ved, hvilken kontrol de er under, og miljøministeren, som har de eksperter, som jeg naturligt ikke har i ministeriet for offentlige arbejder, siger, at det er så og så korrekt, ja, så fæster jeg lid til det. Jeg tror ikke, folketinget er blevet skuffet – ja, det er man måske i bane 12-30-sagen – men

enhver vil forstå, at der ikke er anden vej åben for mig end at støtte mig til de eksperter og specialister, som siger, at der ikke bliver mere støj. Jeg kan ikke se nogen forskel ved at sige, at der bliver ikke mere støj, men hvis, så må det mere, der bliver, fjernes. Det lå jo også i det, jeg sagde; det kan man jo ikke måle sig frem til, før det er etableret på stedet. Jeg har drøftet, om man kunne lave forsøg med den slags, altså skaffe disse forudsætninger til veje, men lyd er ikke sådan at båse, så det vil være forskelligt fra sted til sted. Derfor må det måles på stederne.

Men jeg er glad for, at det ser ud til efter hr. Bilgrav-Nielsens sidste indlæg og af mit sidste altså, som det responderede på, at vi vel når til en forståelse i sagen.

Må jeg så sige til fru Jytte Andersen, som ikke kender nogen langs kystbanen, at jeg nu ikke kun har nævnt kystbanen, jeg nævnte udtrykkelig f.eks. strækningen København-Roskilde, og jeg nævnte i øvrigt samtlige landets byer og egne, hvorigennem der kører tog i samme nærhedsgrad, og hvor der i øvrigt er samme omstændigheder, som der er på Nørrebro. Der er nu altså en del steder, hvor støjen er lige så slem, så der er altså ikke noget yderligere ved DanLink, som gør det rimeligt at tage lige derud.

Jeg sagde: jeg tager gerne derud, men det må være rimeligt både for mig i så fald og for udvalget også at tage andre steder hen, hvor der er tilsvarende omstændigheder, for gør man ikke det, kan man jo ikke besvare spørgsmålet: giver DanLink anledning til mere støj end så megen anden trafik, som vi – hidtil i hvert fald – har godkendt? Er det anderledes, værre, i de gader, som fru Jytte Andersen hentyder til, og hvor denne dame bor, end det er så mange andre steder? Og er det ikke det – hvad der altså er min påstand – så er det vel dermed godtgjort, at så er selve støjproblemet ikke et DanLinkproblem. Det er et problem, det er et miljøproblem, ja, men det er ikke et DanLinkproblem.

Og så må jeg lige sige til fru Jytte Andersen, at hvis jeg siger ja til den invitation, hvad bliver det så? Jeg vil meget gerne hilse på den frue, den dame, men det bliver jo et medieflop igen. Jeg skal jo ikke derud for at hilse på damen, for jeg kommer adskillige steder, hvor der er tilsvarende forhold; jeg skal jo ikke derud for at lære noget, nej, jeg skal derud, for at både Aktuelt og TV-Avisen

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

kan lave nogle dramatiske fotos og sammenklipninger, hvor man næsten bogstaveligt vil få at se, at toget kører ind igennem køkkenet og igennem stuen. Og hvad opnår vi så? Igen en nedrakning og en mistænkeliggørelse af DSB og af den kollektive trafik. Det er det eneste udkomme, der bliver af det showpiece, og det tror jeg ikke fru Jytte Andersen ønsker – bortset fra altså, at hun synes, at det er skægt at lave rav i den, og det synes jeg sådan set også – når hun tænker sig seriøst om. Jeg tror ikke, det kan være i hendes eller socialdemokratiets interesse at tjene pressens sensationsskribenter og fotografer og manipulatorer med at lave sådan et besøg, som ikke vil hjælpe nogen til at få opklaret og forstået sagen.

Jeg deltager med største fornøjelse i udvalgets besøg. Det synes jeg der er mening i, men at jeg skal stille op som fotomodel med damen dér, det synes jeg altså ikke der er spor saglighed i.

Hermed sluttede forhandlingen.

***Afstemning***

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Povl Brøndsted):**

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

***Meddelelser fra formanden:*****Anden næstformand (Povl Brøndsted):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Skatte- og afgiftsudvalget har afgivet betænkning over:

Forslag til lov om afgift af øl. (Lovforslag nr. L 84). Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 11. februar 1986 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 13.33

---