

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Anden 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. Første behandling 7/2 86. Betænkning 14/3 86).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Forhandling

Erenbjerg (S):

Det har været socialdemokratiet magtpåliggende, at der i forbindelse med DanLink-projektets gennemførelse ikke må finde en yderligere belastning af støjniveauet sted.

Det har også været af stor betydning for os, at det nuværende støjniveau skal reducere. Støjniveauet i dag er flere steder langs godsbaneringen af en uacceptabel størrelse. Vi har tilsluttet os de krav, der har været fremført af Københavns kommune, og som har fået tilslutning fra Frederiksberg kommunalbestyrelse.

De støjbegrænsende foranstaltninger, der nu skal iværksættes på baggrund af løbende målinger og kontrol, skal være tilendebragt inden udgangen af 1987. Det er dog vort ønske, at disse arbejder iværksættes straks efter lovforslagets vedtagelse.

Beboerne i Københavnsområdet er belastet af et alt for højt støjniveau. Det hidrører fra lastvognstafikken, og det er i relation hertil, at udvalgets flertal har tilsluttet sig en opfordring til de beslutningstagende myndigheder i København om, at byen ikke bliver gjort til genstand for en yderligere støjpåvirkning fra tunge lastvognstransporter.

Ole Henriksen (SF):

Ved første behandling sagde SF, at dette lovforslags gennemførelse beroede på, at kravene om reduktion af støjniveauet måtte af-

hænge af de krav, som var stillet af Københavns kommune, og som har været rejst under forhandlingerne med DSB.

I SF havde vi helst set, at disse to parter var blevet enige om at gennemføre en rimelig ordning, men da vi nu har fået forslaget på bordet her, må jeg sige, at efter meget lange forhandlinger rundt omkring ligger der med ændringsforslaget og med betækningsbidraget en udmærket opfyldelse af det krav, SF stillede ved første behandling.

Vi mener dog stadig væk, at der kan rettes til med et yderligere bidrag, og jeg vil bede om, at forslaget imellem anden og tredje behandling bliver underkastet fornyet udvalgsbehandling.

Det handler om to spørgsmål, som jeg godt vil stille til trafikministeren.

Det ene spørgsmål er: vil ministeren give tilsagn om, at man vil tilstræbe, at der i de ejendomme, hvor der foretages støjdæmpning, tilvejebringes et indendørs støjniveau på 30 dB(A), selvfølgelig ud fra en afvejning af de særlige forhold, som måtte gøre sig gældende f.eks. i form af særlige bygningskonstruktioner, eller hvad det nu måtte være?

Spørgsmål 2: vil ministeren sikre, at støjens fordeling i døgnets perioder indgår i overvejelserne, når der skal træffes endelig afgørelse om omfanget af den støjdæmpning, der skal iværksættes? Hvis støjbelastningen er unormalt høj, f.eks. i aftenperioderne, som det er antydnet i vores betækningsbidrag, bør dette i sig selv kunne udløse den nødvendige støjbeskyttelse.

Det er altså det, vi ønsker at få vendt oppe i udvalget og eventuelt få et bidrag fra udvalget om.

Larsen-Ledet (RV):

Da mit partis ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, ikke kan være til stede ved behandlingen af denne sag, skal jeg på vegne af ham og det radikale venstre sige følgende:

Ved første behandling gav vi fra radikal side udtryk for, at vi kun ville støtte forslaget, hvis der blev gennemført støjdæmnings- og miljøforanstaltninger, som i forhold til nu betyder en samlet forbedring langs Dan-Link-linjen. Med den betænkning, udvalget nu har afgivet, er de nævnte radikale betingelser opfyldt, og derfor kan vi stemme for

[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 nattestøj. 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-

[Elisabeth Bruun Olesen]

get har i sin betænkning skrevet, at DSB vil søge at modvirke, at der sker en stigning i antallet af overskridelser af miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vibrationer. Det er selvfølgelig godt med denne hensigtserklæring, men hvordan sikrer man sig, at det bliver opfyldt?

Hvis jeg skal konkludere, vil jeg sige, at DanLink-projektet og hele diskussionen har været god på en måde. DanLink-projektet har sat fokus på støjen. Den har vist, at støjen er noget, man må tage alvorligt. DSB har vist, at man er indstillet på at gøre noget alvorligt ved støjen, og det er selvfølgelig positivt. Det er en vældig god udvikling.

Men VS kan ikke være med til at bure københavnerne inde i deres lejligheder bag lydisolierende vinduer, fordi transitgods skal igennem et tæt befolket område i en storby. Vi mener faktisk, at man burde gå den modsatte vej og reducere den transitgodsmængde, der allerede i dag kører på banen.

Så har jeg her slet ikke været inde på den angst, mange beboere i øvrigt har på grund af de farlige transportere.

Der er sket det, efter at betænkningen er blevet skrevet, at vi lige netop i dag har fået et notat af Knud Blendstrup, civilingeniør, lektor ved afdelingen for elektrofysik ved Danmarks tekniske højskole, hvor han i et notat vedrørende jernbanestøj fra DanLink siger, at det nuværende beslutningsgrundlag for vurderingen af støjforureningen fra DanLink er utilstrækkeligt. Han påpeger, at det er fejlagtigt at regne med den ækvivalente støjbelastning, og siger, at det er nødvendigt at se på den ækvivalente støjbelastning i forskellige tidsrum af døgnet.

Han giver nogle meget malende eksempler. Han siger, at tænker man sig, at man hver halve time natten igennem skød en kanon af uden for folks vinduer, så ville det ikke vare længe, før folk endte som nervevrag. Men her ville natakvivalenten kun stige ganske ubetydeligt, for selv om knaldet er højt, er det meget, meget kortvarigt i forhold til nattens længde, og skuddet ville faktisk intet bidrag give til natakvivalenten for støjen.

Det viser, at man bør omgås begrebet »den ækvivalente støjbelastning« med utrolig stor varsomhed. Nu vil jeg ikke beskyldte DSB for at ønske at afskyde kanoner langs godsbaneringen, men støjen vil komme i

klumper, som jeg har sagt før, med visse tidsintervaller med en ret høj maksimalværdi.

Ud over det siger den rapport, vi har fået i dag, at Københavns magistrats redegørelse på side 12 og 13 indeholder nogle fejl, som angiveligt er blevet overført til DSB, hvilket betyder, at natakvivalenten ved Østbanegade fra Gefionsgade til Århusgade vil stige svarende til en subjektiv forøgelse på syv gange, selv om det ikke vil føles så slemt, idet maksimalværdien er nedsat med godt 3 dB(A), men det vil opleves som en yderst kraftig og ubehagelig støjoplevelse hver halve time. Jeg beder om, at man tager den i betragtning under udvalgsarbejdet mellem anden og tredje behandling.

Dohrmann (FP):

Hele DanLink-projektet er sygt. Det burde aldrig være kommet så vidt, at der er blevet skrevet under på denne aftale. Det er fuldstændig horribelt og naturstridigt, at man i 1986, hvor man da trods alt må sige, at samtlige partier her i folketinget interesserer sig mere for miljøet, end de nogen sinde har gjort tidligere, gennemfører den slags ting. Og uanset hvor mange millioner kroner man anvender på støjisolering o.lign., er det stadig væk tåbeligt, og det er som sagt utilstede- ligt, og det er horribelt. Det er en særdeles horribel behandling, hele sagen har fået, bl.a. ved at man ligesom har forsøgt at luske noget igennem, for det er i virkeligheden det, der er tale om.

Begrundelsen for projektet har været DSBs økonomi. Nu pøser man penge ud til støjisolering, vel at mærke støjisolering, som ikke vil have nogen synderlig værdi. Som det lige er blevet sagt, burde det være sådan i dagens Danmark, at folk kunne åbne et vindue. Det kan man trods alt ikke sørge for ved at isolere, uanset hvor mange millioner kroner man anvender.

Derfor stemmer vi imod ændringsforslaget ud fra den betragtning, at det er spild af penge. Det vil aldrig blive godt. Og vi vil slutte- lig også stemme imod ved tredje behandling, fordi ideen er syg.

Jytte Andersen (S):

Jeg gav ved første behandling af dette lov- forslag udtryk for meget store betænelighe- der, der bundede i den kendsgerning, at mi-

[Jytte Andersen]

nisterens forslag, som det forelå for folketin- get, ikke i tilstrækkelig grad sikrede beboerne langs banelegemet en rimelig og anstændig tilværelse set under en støjsynsvinkel.

Jeg har læst betænkningen fra trafikudval- get meget nøje igennem, og jeg har hæftet mig ved fem ting, som jeg synes det er nød- vendigt at trække frem, og som jeg godt vil rose både ministeren og udvalget for at man er nået til enighed om.

Det er for det første, at man sikrer beboer- ne, at støjbeskyttelsen og -foranstaltningerne skal være færdige inden udgangen af 1987. Jeg håber meget, at ministeren vil svare posi- tivt på den socialdemokratiske ordførers spørgsmål om, hvornår beskyttelsesarbejder- ne starter. De skulle helst starte så hurtigt som overhovedet muligt.

Det andet, jeg har hæftet mig ved, er, at udvalget lægger vægt på, at der foretages en støjanalyse, og at man er parat til yderligere støjbeskyttelse, hvis det skulle vise sig nød- vendigt.

For det tredje tror jeg, det er meget vigtigt, at det i betænkningen er skitseret, at man er opmærksom på, at det er nødvendigt med en efterkontrol, når DanLink-trafikken er fuldt udbygget i 1990.

For det fjerde synes jeg, det er godt, at trafikudvalget meddeler de øvrige beslut- ningstagende myndigheder vedrørende kø- benhavnske trafikforhold, at man ikke vil tåle nogen yderligere støjpåvirkning som føl- ge af tung lastvognstrafik. Jeg synes, det er kolossalt vigtigt at få givet det signal til de beslutningstagende myndigheder i Køben- havns kommune.

For det femte er det en stor tryghed, tror jeg, for beboerne langs banelegemet, at der ikke bliver tale om transporter med særlig farligt gods. Det tror jeg er noget af det, som har gjort beboerne meget nervøse for, om der skulle ske kemikalieudslip og den slags ting.

Jeg synes, at man har sat alle sejl til for i rimelig grad at imødegå beboernes bekym- ring. Jeg håber også, at ministeren svarer posi- tivt på hr. Ole Henriksens spørgsmål om, hvordan det ser ud med det indendørs støjni- veau, som også er et problem for mange be- boere, i hvert fald i Nørrebroområdet, men selvfølgelig også ved det øvrige banelegeme.

Alt i alt er de betæneligheder, jeg gav udtryk for ved førstebehandlingen, ved gen- nemlæsningen af denne betænkning manet i

jorden, og jeg synes godt, vi kan være be- kendt at sige til beboerne, at der ikke bliver tale om øget støj, måske snarere tværtimod for visse beboeres vedkommende.

Hagen Hagensen (KF):

Uden for ordførernes række tog jeg ordet ved første behandling, idet jeg som valgt på Frederiksberg varetager interesserne hos en væsentlig del af de borgere, der berøres af DanLink og den støj, der kan komme deraf. Jeg udtrykte ønsket om og håbet om, at mi- nisteren var smidig, hvad han har vist sig at være i andre sager, men jeg kan vist føje til i dag, at der også skal en vis form for fasthed til for at få det ud af det, man skal have. Jeg synes, at det, der er kommet her, viser, at man både har været smidig og fast.

Jeg vil i den forbindelse gerne fastholde de ting, der står i betænkningen, og som mi- nisteren for øvrigt gav tilsagn om under før- stebehandlingen: højst 1 dB(A) stigning i støjniveaue. Det er faktisk det helt, helt af- gående. Problemer med rystelser har også været berørt. Det må naturligvis tages med ind ved de former for støjbeskyttelse og ry- stelsesbeskyttelse, som kan komme på tale. Det er meget væsentligt at få fastlagt det, og den endelige støjbeskyttelse må naturligvis gælde både inde og ude.

Der er i betænkningen talt om friarealer. Det gælder også for dem, der bor derude, hvor det ikke er fællesarealer. At være i sin have eller på sin altan skal jo også være en mulighed. Derfor er det væsentligt at fasthol- de det tilsagn, ministeren gav under første behandling, og som udvalget har fulgt op, og som står at læse her: ikke nogen forøgelse af støjniveaue ud over 1 dB(A).

Når det er tilfældet, håber og tror jeg på, at det, der kan løses her, bliver løst på en sådan måde, at det ikke kommer til at gå ud over nogen medborgere, der bor ude langs DanLink-linjen.

Margrete Auken (SF):

Jeg tager ordet, fordi jeg har lyst til at komme med en fodnote om de farlige trans- porter. Jeg kunne høre på fru Elisabeth Bruun Olesen, at det var noget af det, der virkelig gav et gys i hende.

Hvis der er noget sted, jeg har været glad for denne DanLink-linje, så er det faktisk,

[Margrete Auken]

hvad angår de farlige transporter. Jeg kan ikke se – så vidt jeg har kunnet finde ud af – at den giver anledning til flere farlige transporter i København. Men det, den muligvis kan give anledning til, er sikrere farlige transporter.

I øjeblikket foregår disse transporter på gummihjul, og den farligste transportform overhovedet er faktisk vejtransport. Den næstfarligste er søtransport. Jeg ved ikke, om VS er opmærksom på, at VSerne har støttet SF i den diskussion, vi har haft med svenskerne, først og fremmest med den svenske energiminister Birgitta Dahl, om at få deres atomtransporter på jernbane, fordi vi ikke vil have dem til at sejle i Øresund, og på den baggrund har det været lidt specielt at opleve bl.a. VSere slås for at få de farlige transporter ud i Øresund, som næsten er det værste sted at have dem, da det er langt mindre håndterligt, hvis der sker noget.

Det, vi skal slås for, hvad farlige transporter angår, er selvfølgelig at få færrest mulige transporter. Derefter mest muligt på skinner, og så få skærpet kravene til, hvornår og hvordan der skal transporteres.

Som det foregår i øjeblikket, er det rent anarki og hundefarligt, og det er i hvert fald ikke ønskværdigt, at man beder om at få det transporteret i Øresund i stedet for, og det vil være temmelig undergravende for det arbejde, som VS tager del i sammen med SF og i øvrigt regeringen for at få svenskerne til at holde op med at sejle med disse atomtransporter i Øresund.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Hvis fru Margrete Auken havde hørt ordentligt efter det, jeg sagde, så udtrykte jeg overhovedet ingen angst for nogen som helst farlige transporter. Det, jeg sagde, efter at jeg havde holdt et indlæg, der stort set handlede om støjen om natten, det var, at så har jeg end ikke omtalt den angst, nogle af beboerne føler for de farlige transporter.

Jeg ved godt, hvor mange farlige transporter der kører igennem København. Det er faktisk mig selv, der har spurgt om det i udvalget. VS' hovedargument imod DanLink handler ikke om farlige transporter. Det handler om alt det øvrige, jeg sagde.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det indlæg vil jeg sige virkelig tak for. Jeg var glad for at høre, at vi er i fodslag, og jeg går ud fra, at fru Elisabeth Bruun Olesen også har sagt på de møder, der har været holdt om DanLink, at i sagen med farlige transporter skulle vi i hvert tilfælde ikke være kede af jernbanetransport.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg har anledning til at sige tak for den betænkning, der foreligger, og hvis indhold jeg næsten hele vejen selv kunne have skrevet. Jeg er altså enig i den og i det ændringsforslag, som udvalget har stillet, og som jeg har kunnet tilslutte mig. Jeg skal lige kort sige til hr. Larsen-Ledet, at det ikke er udvalgets flertal, men hele udvalget, der har tiltrådt både betænkningen og ændringsforslaget, men det er da rigtigt, at der er et par partier, der ikke er repræsenteret i udvalget.

Jeg skal så vende mig til hr. Erenbjerg og sige til ham, at jeg er enig i, at støjniveauet i København ret mange steder er, jeg tror, ordene faldt: uacceptabelt højt. Ordet »uacceptabelt« kan vi jo altid diskutere, men vi er enige om, at det er for højt mange steder. Men jeg tror, hr. Erenbjerg vil give mig ret i, at dette ikke primært er togtrafikkens og altså ikke primært DSBs skyld.

Dette er ikke en bebrejdelse imod andre trafikformer. I overensstemmelse med den regering og det parti, jeg tilhører, og det syn, jeg har på tingene, har jeg sandelig megen grund til at gå ind for biltransportens muligheder på enhver måde, og det er jo en del af regeringens trafikpolitik, at der ved transport både af varer, gods og personer skal være valgfrihed, således at man, alt efter som mængden, vejret, distancen osv. er til, kan vælge mellem flere gode muligheder.

Men da jeg også er minister for den kollektive trafik, eller rettere sagt er borgernes minister for, at der skal være denne valgfrihed i trafikformerne, har jeg været nødt til at hævde skinnetrafikkens, DSBs, muligheder for at benytte disse skinner og DSBs materiel og konkurrencemuligheder på enhver rimelig måde. Og det er jo sådan, at der er mere end 80.000 boliger i København, jeg tror, jeg fik det sagt ved første behandling, hvor der er et

[Ministeren for offentlige arbejder]

højeré støjniveau end det, togtrafikken medfører, uden at kommunen, uden at hr. Erenbjerg og folketinget eller vi andre alle sammen igennem en årrække har skredet ind derimod.

Derfor har det været mig til nogen overraskelse, at netop DanLink-projektet skulle benyttes, men o.k., kan det blive en spydspids for videre foranstaltninger i den retning, så kan jeg sandelig ikke have noget imod det.

Jeg kan bekræfte over for hr. Erenbjerg, at de nødvendige arbejder vil blive igangsat så hurtigt som muligt. Pengene er til stede, og dem, der måtte mangle, beder jeg så om på rette sted. Ligeledes kan jeg bekræfte, at undersøgelserne, opfølgningen af udviklingen i støjniveauet, vil være både hurtig og kompetent. Der er nok en del ejendomme, eller skal vi sige nogle ejendomme, langs ruten, som slet ikke burde ligge der, men jeg må gentage fra førstebehandlingen, at det altså ikke er DSBs anliggende og ikke DSBs fejl.

Jeg skal så tillade mig til hr. Erenbjerg at sige, at vi jo havde en både ivrig og hyggelig debat ved førstebehandlingen, og jeg opfordrede hr. Erenbjerg til, hvis han fik tid til det, at gennemlæse, hvad jeg havde fået sagt ved denne lejlighed. Jeg har selv gjort det, og jeg tror, at hr. Erenbjerg, hvis han har gjort det eller får tid til det på et senere tidspunkt, vil give mig medhold i, at min ivrighed var dikteret ene og alene af et engagement for, at den kollektive trafik skulle kunne udnytte sine muligheder. Det er muligt, at jeg har talt med for mange decibel, men jeg mener ikke, at jeg har brugt hverken kraftige udtryk eller kraftudtryk, og jeg håber derfor, at den gode forståelse om disse ting kan fortsætte.

Hr. Ole Henriksen stillede mig to konkrete spørgsmål. På det ene kan jeg – det føler jeg mig overbevist om – give hr. Ole Henriksen et tilfredsstillende svar, og jeg har undtagelsesvis fået det skrevet ned, således at det eventuelt er egnet til at indgå i en tillægsbetænkning, dersom udvalget måtte ønske det. Det drejede sig om de forskellige perioders, især peges her på aftenperiodens, særlige betydning for, hvordan støjen opleves. Mit svar er, at kravene til støjbeskyttelse på strækningen har deres udspring i miljøstyrelsens undersøgelser af befolkningens reaktioner på jernbanestøj, en undersøgelse, der jo er udvalget bekendt. Det er her blevet fundet, at

mindre end 10 pct. af beboerne følte sig alvorligt generet, når jernbanestøjen på døgnbasis var under 60 decibel. I dette mål indgår ganske rigtigt en fordeling af trafikken og dermed af støjen over døgnet. Det er klart, at væsentlig flere end 10 pct. ville føle sig generet, hvis man f.eks. tænkte sig, at al den støj, som gav anledning til et gennemsnitligt døgnniveau på 60 decibel, var koncentreret om aftenen eller om natten. Netop for at påse, at der ikke forekommer en unormal fordeling af støjen over døgnet, har miljøstyrelsen krævet, at støjanalysen opdeler støj- og trafikbelastningen på dag-, aften- og natperioden, og samme styrelse vil helt sikkert også, når den endelige udmåling af støjbeskyttelsen skal finde sted, vurdere, om støjniveauet i de følsomme aften- og natperioder relativt set er unormalt højt.

Jeg håber, at denne besvarelse i mundtlig eller skriftlig form vil være tilfredsstillende for hr. Ole Henriksen.

Måtte jeg på det andet spørgsmål svare, at jeg ikke er helt sikker på, om jeg fik noteret rigtigt, at hr. Ole Henriksen benyttede ordet »tilstræbe«, at indestøjen ikke skulle overskride 30 decibel. Det kan jeg give tilsagn om at DSB både vil og skal tilstræbe.

Jeg skal i denne forbindelse gøre opmærksom på, at der altså mange steder i byen er en indestøj, som er højere, og som ikke har hverken med DanLink eller med togtrafik at gøre, men det hindrer ikke, at vi vil tilstræbe det, gøre vort allerbedste for, at det kan lade sig gøre. Jeg kan umuligt stå her og give en garanti for, at det intetsteds vil passere præcis de 30 decibel, og det forventer hr. Ole Henriksen heller ikke at jeg skulle, men det er vort endemål, at vi kan nå dette, og vi skal gøre os al umage for det.

Så skal jeg sige til fru Elisabeth Bruun Olesen, at jeg tror, at hendes frygt fortsat er baseret på fejlopfattelse. Med hensyn til farligt gods har jo fru Margrete Auken allerede svaret på det. Fru Elisabeth Bruun Olesen talte om, at godset kan føres andre veje, og sagde ikke dermed, at det skulle være til søs, men jeg forstår efter ordvekslingen mellem de to medlemmer af tinget, at der ikke var tale om, at farligt gods specielt skulle gå ad søvejen.

Men så kunne man jo spørge: ikke-farligt gods, kunne det så gå andre veje? Ja, det kunne det vel. Hvis noget skal sendes fra

[Ministeren for offentlige arbejder]

Sjælland til Jylland eller fra Danmark til Italien, så kunne det da godt gå søvejen, men så ville vi med garanti ikke mere være konkurrencedygtige, når det drejer sig om overhovedet at få de pågældende eksportordrer, og så ville der altså ikke være noget at transportere, så havde vi løst sagen på den måde.

Men at køre gods på skinner er en naturlig ting, hr. Dohrmann. Hr. Dohrmann sagde, at han fandt dette her helt naturstridigt, og at det kun var for, at det skulle skæppe penge i DSBs kasse – hvad der jo i og for sig er et udmærket formål både for DSB og for staten – men det er altså ikke tilfældet alene. Det er en naturlig transportmåde. De, der skal have noget transporteret, f.eks. eksportører, har jo mangefold den valgfrihed mellem forskellige transportformer, som jeg nævnte for lidt siden, og når de i stor udstrækning ønsker at vælge togtransport, så er det, fordi det er en naturlig og en hensigtsmæssig og en sikker og en prisbillig måde at gøre det på.

Men der er masser af andet gods, vil jeg så fortsætte til fru Elisabeth Bruun Olesen, som heller ikke kunne sendes på skib, og hvor foruden økonomiske grunde også holdbarhedsmæssige grunde og hastværket med at få varerne frem til modtageren, til ordregiveren, er af en sådan art, at det altså skal transporteres enten ad skinnevej eller ad landevej.

Nu kan man jo ikke gøre det med skinner, som man kan med veje. Vi kan bygge omfartsveje omkring byer for at lede gennemgående transport uden om bykerner, men vi kan jo ikke lave dobbelt skinnesæt her i landet – det tror jeg ikke der er nogen der drømmer om, end ikke fru Elisabeth Bruun Olesen – således at persontrafikken, som jo netop har brug for at komme til byernes centrum, føres ad et skinneled, der fører ind til bymidterne, og gods, der skal langdistancetransporteres, køres ad omfartsskinner. Jeg tror ikke, der vil være vilje i folket eller i folketingsret til hverken at bruge de penge eller de arealer, der skal til noget sådant.

Og så står vi i den besværlige situation, at der altså ad skinner, der fører fra bykerne til bykerne, også skal transporteres varer. På det punkt er Danmark ikke i nogen ny situation, og Danmark er ikke i nogen anden situation end alle mulige andre lande, som gør deres bedste, for at jernbanetransporten skal være i

stand til at konkurrere med andre transportformer.

Dette var nogle principielle bemærkninger til den lidt populistiske opfattelse, at man jo bare kan sende det en anden vej. Det vil jeg hævde at man ikke kan, for så bliver der ikke ret meget at sende, fordi konkurrenceforholdet ødelægges.

Med disse bemærkninger skal jeg endnu en gang takke for, at vi fandt hinanden i udvalgsarbejdet, som jo har haft ganske god tid. Derfor er jeg en lille smule forbavset over, at der er brug for ny udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling, for der har vel været adskillige uger til dette her. Men jeg er naturligvis til rådighed for udvalget både mundtligt og skriftligt, hvis noget sådant måtte ønskes.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Nu kan man jo have forskellige opfattelser af, hvad der er naturligt, eller hvad der er hensigtsmæssigt. VS synes ikke, at det er specielt naturligt eller hensigtsmæssigt, at svensk gods kører midt ind igennem København og Københavns tætbefolkede områder og også Frederiksberg med de gener, de mennesker, der bor der, kommer ud for. Det mener vi faktisk er unaturligt. Vi mener, man burde sigte på en trafikkorridor uden for det tætbefolkede københavnske område.

Men herudover er jeg faktisk enig med ministeren i mange af ministerens betragtninger om jernbanen. Så det er ikke det, uenigheden står om. Det er, om man skal forøge den konkrete trafik gennem et tætbefolkede område. Det synes VS ikke.

Dohrmann (FP):

Ministeren sagde, at det var prisbilligt at transportere sit gods med jernbane. Hvorfor er det egentlig billigt at transportere sit gods med jernbane? Jo, det er det, fordi DSB hvert eneste år modtager nogle gevaldige beløb, som bliver vedtaget her i folketingsret. Derfor kan DSB konkurrere, vel at mærke på en særdeles dårlig måde.

Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at når DanLink-projektet nu bliver vedtaget af samtlige partier med undtagelse af fremskridtspartiet, så er hovedårsagen, at Københavns havn har haft en dårlig ledelse og som

[Dohrmann]

følge deraf en dårlig økonomi. Det er baggrunden for, at projektet overhovedet er kommet på tale.

Og så er der én begrundelse mere, og det er den, hr. Erenbjerg gav udtryk for. Socialdemokraterne har jo alle dage været enøjede tilhængere af den kollektive trafik. Alt, hvad der hed privat transport, enten det så foregik med lastvogne eller med andre ting, skulle kules ned, og her ser socialdemokratiet igen en mulighed for at genere det private erhvervsliv. Det kommer så titusindvis af københavnere og frederiksbergere, og hvad der ellers bor, til at døje under.

Så kan man komme nok så mange gang og påstå, at der er økonomi i det. Det er der bare ikke mere, tror jeg. Hvis DSBs regnskaber blev ført, som ethvert regnskab bør føres, nemlig indtægter for sig og udgifter for sig, så ville dette her heller ikke hænge sammen, og det kommer københavnere og alle vi andre til at betale for. Men hvad angår støj og dårligt miljø osv., må vi desværre konstatere, at et stort, stort flertal i folketinget på trods af alle deres pæne ord om nærdemokrati, medindflydelse og grønne bevægelser o.lign. blæser på det.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg må sige til hr. Dohrmann, at den størrelse tilskud, som staten giver til DSB, jo bestemmes ved de årlige finanslove, og så vidt jeg husker, har hr. Dohrmann stemt imod dem i alle de mange år, han har været her. De er heldigvis blevet vedtaget alligevel, og der er vel ingen, der drømmer om, at DanLink-projektet skulle gå ind og ændre noget ved det kæmpestore folketingsflertals opfattelse af disse ting. Det lykkedes i hvert fald ikke fremskridtspartiet, da det var et stort parti; jeg tror ikke, hr. Dohrmann har meget håb om, at det skulle lykkes ham nu, hvor dette ikke længere er tilfældet.

Jeg vil gerne afrunde denne debat med at rette en tak til de to talere, som talte ud over ordførernes kreds, nemlig fru Jytte Andersen og hr. Hagen Hagensen. Jeg var meget glad for, at begge disse medlemmer af folketinget benyttede lejligheden til at gå op og berolige. Jeg har påstået og givet løfte om, at der ikke bliver støjforøgelse – og jeg kan dokumentere det ved at fremlægge referatet af, hvad jeg

sagde ved første behandling. Som fru Jytte Andersen sagde, sker der snarere visse steder en sænkning af støjen i forhold til, hvis vi ikke havde fået DanLink. Og det bliver nu selvfølgelig yderligere accentueret ved anvendelsen af yderligere 15 mill. kr. Det er jeg også enig i, men denne påstand og dette løfte afgav jeg allerede ved førstebehandlingen herinde.

Det er jo også derfor, at jeg kan være så tilfreds, som jeg er, med den meget udførlige betænkningstekst, som hele udvalget har kunnet samles om, og jeg håber, at det vil nå ud til beboerne langs med DanLink, at vi nu også fra to af de folketingsmedlemmer, som har udtalt sig skeptisk ved første behandling, har fået ord for, at de nu ikke mere har denne skepsis. Det betyder ikke, at alt er evig godt, men at det, som er aftalt, og som er besluttet, skal følges, og at de så har al tillid til, at der ikke for borgerne er grund til at være forskrækkede eller skræmte.

Jeg synes, det er så synd og unødigt for mennesker, at de forud skal nære frygt for noget, som ikke vil indtræffe. Jeg er altid en fortalere for forudglæde; indtræffer glæden så ikke, har man dog haft den dejlige tid, mens man glædede sig. Men forudfrygt for noget, som ikke vil indtræffe, den er jo noget spildt.

Det vil glæde mig overordentlig meget, hvis det skulle trænge helt frem til Frederiksberg Bladet og de nogle hundrede mennesker, der var til et møde i K.B. Hallen, at et samlet udvalg og folketingets store flertal med ganske få stemmers undtagelse efter en grundig gennemgang og behandling af sagen, efter at mange deputationer og eksperter har været hørt, efter at der har været foretaget besigtigelser og beregninger, har kunnet erklære, at man ikke længere nærer frygt for dette projekt.

Jeg siger det ikke for DSBs skyld, men jeg siger det for de pågældende borgers skyld. Jeg håber som sagt, at de mange, der har været med til at sprede frygten, også vil bidrage til at lade de pågældende medborgere vide, at denne frygt ikke længere behøver at næres.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslaget, § 1, således ændret, og §§ 2-5 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

18) Første behandling af lovforslag nr. L 201:

Forslag til lov om forlængelse af forsøg med lokal radio- og fjernsynsvirksomhed.
(Fremsat 12/3 86).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Tastesen (S):

Jeg vil gerne på socialdemokratiets vegne byde ministeren for kulturelle anliggender velkommen til arbejdet her i folketinget. Vi håber på et godt samarbejde til løsning af de problemer, der ligger og venter.

Vi ved, at ministeren har gjort et godt stykke arbejde som formand for mediekommissionen, og vi er jo kommet et godt stykke vej med det mediepolitiske arbejde. Der ligger et stort forarbejde her. Men der mangler altså nogle beslutninger, og vi håber på, at ministeren sammen med os vil bidrage til, at vi på en kulturpolitisk velafbalanceret måde kan få klaret disse problemer. Og så vil jeg love, at vi vil hjælpe ministeren med at få denne lille sag, som vi her har på dagsordenen, hurtigt igennem folketinget.

Det drejer sig for det første om nærradioerne. Vi har fået en god nærradiolov, som vi fra socialdemokratisk side ikke ønsker at der skal pilles ved. Måske lidt offentlige midler til hjælp, for at det kan gå noget bedre, men bortset derfra mener vi, at loven er lavet som en god lov.

Men vi er klar over, at ikke alle kan blive helt færdige med arbejdet med overgangen til den ny ordning inden den 1. april, så for nærradioernes vedkommende synes vi, det er

ganske udmærket, at man får den overgangsperiode, som lovforslaget åbner mulighed for, hvor man går fra forsøgsperioden over i den generelle periode.

For lokal-TVs vedkommende er lovforslaget jo nødvendigt, hvis der skal være et lovgrundlag for lokal-TV den 1. april 1986. Vi synes, at de, der har lyst og mod og penge, selvfølgelig skal have lov til at fortsætte med lokal-TV fra den 1. april, indtil vi får truffet beslutningen om, hvordan den generelle lovgivning skal være.

Vi mener dog, at man for at skåne ministeren for, at man for fjerde gang fra kulturministeriets side skal komme med et forslag om, hvordan man klarer lokal-TV, skal sætte en tidsramme på 6 måneder i stedet for 3 måneder. For når vi har forhandlet os færdige og besluttet os omkring TV 2, og når vi til sin tid i forlængelse heraf har forhandlet os færdige og besluttet os for, hvordan det generelt skal være for TV 3, lokal-TV, så kræves der jo selv i bedste fald også tid og forberedelse for dem, som har lyst til at gå i gang med opgaven på det grundlag, vi måtte beslutte os på. Derfor er det helt urealistisk at tro, at man kan nøjes med disse tre måneder. Det vil være nødvendigt at have en rimelig længere tid, så vi vil foreslå, at der for lokal-TVs vedkommende bliver tale om en overgangstid på 6 måneder i stedet for 3 måneder.

Med disse bemærkninger tilsiger jeg hurtig behandling, gerne så dette lovforslag kan komme til anden behandling på torsdag og tredje behandling på fredag.

Flemming Jensen (KF):

Der er vist ikke grund til at fremsætte så farlig mange kommentarer til dette lovforslag. Forslaget er en simpel nødvendighed, hvis der ikke skal ske et afbræk i det arbejde, der er i gang i øjeblikket.

Jeg vil godt i forlængelse af det, hr. Tastesen sagde, føje til, at det jo også kan være rigtig fornuftigt at fastsætte en relativt kort frist for at få tingene på plads. Sådan noget kan en gang imellem fremme arbejdet, det har vi jo også kendskab til her i huset.

Forslaget giver mig naturligvis ikke anledning til at genoptage den overordnede debat om de æterbårne medier. Der kan næppe heller siges noget nyt. Jeg kan kun tilsige