

Til lovforslag nr. L 161. Betænkning afgivet af udvalget om offentlige arbejder den 14. marts 1986

Betænkning

over

Forslag til lov om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder og miljøministeren, som disse har besvaret skriftligt.

Udvalget har endvidere den 13. februar 1986 gennemkørt jernbanestrækningen Østerport-Ryparken-Vigerslev, der er den i forbindelse med DanLink-projektet aktuelle, og har undervejs besøgt 2 lejligheder i Østbanegade og besigtiget en ejendom i Bregnerødgade.

Udvalget har modtaget mundtlige og/eller skriftlige henvendelser fra:

Abildgaard, Nina og Lars Peter, Frederiksberg,

Andersen, Astrid og Kristian, Valby,

Andersen, Jytte og Per, Valby,

Beboere langs godsbaneringen Valby-Nørrebro,

Beboere ved Godsbaneringen,

Brinch, Ulla, København,

Cornelius, Siegfred, København,

Danielsen, Agnete, København F,

Danmarks Naturfredningsforening,

Dybmoose, Kirsten, Frederiksberg,

Ejerforeningen Vagtelvej 15-55,

Fenger, A. J., København,

Grundejerforeningen »Ved Dæmningen«,

Hansen, Viggo, professor, dr. phil., København,

Ingerslev, Fritz, professor, dr. techn., Lyngby,

Jacobi, Hans, Frederiksberg,

Jensen, E., Frederiksberg,

Jensen, Preben, Frederiksberg,

Jernbaneorganisationernes fællesudvalg,

Jespersen, Lone, København, Karup, Lillian Engsig, Vanløse, Klynsner, Finn, Ejerforeningen Strandbo II,

Mynster, Karen-Lise,

Nielsen, Grethe, Herninggade,

Nielsen, Hanne og Kim, København,

Olsen, Bjarne W., København,

Olsen, Hans og Anne, København,

Pedersen, Marie, Nørrebro,

Roat, Lise, Rovsinggade, København,

Schweder, Lisa og Hans Henrik,

Sillemann, Minna og Mogens, København,

Storstrøms Amtskommune,

Sørensen, E. og K., København,

Vasconcelos, Luis A. Walter de, København,

Zabel, Rigmor, Frederiksberg og

Østerbro Lokalråd.

Udvalget kan tilslutte sig motiverne for lovforslaget og lægger vægt på, at der skabes gode muligheder for transport af gods med jernbane mellem Danmark og henholdsvis Sverige og Vesttyskland og mellem den skandinaviske halvø og kontinentet. Udvalget har hæftet sig ved, at DanLink-forbindelsen, som etableringen af den i lovforslaget omhandlede færgefart er et led i, indgår i den af Nordisk Råd på sessionen i 1985 vedtagne handlingsplan for økonomisk udvikling og fuld beskæftigelse.

Udvalget er samtidig af den opfattelse, at linjeføringen af den eksisterende godsbanering gennem Københavns og Frederiksberg kommuner, som fortsat skal anvendes ved afviklingen af den internationale godstrafik,

og som derfor kommer til at bære den trafikstigning, der forventes som følge af DanLink, kræver, at der tages væsentlige miljømæssige hensyn. Der er endvidere i udvalget enighed 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.

Udvalget har noteret sig og lagt vægt på, at lovforslagets tilsagn om støjbeskyttelse i tilfælde af, at DanLink-trafikken på strækningen Vordingborggade-Ryparken-Valby Langgade medfører en vækst i støjniveauet på døgnbasis på mere end 1 dB(A), er sammenfaldende med det af Københavns kommune fremførte ønske. Udvalget har videre registreret og lagt vægt på det af ministeren for offentlige arbejder i besvarelse af spørgsmål nr. 22 fra udvalget givne tilsagn om, at støjbeskyttelse også vil blive udført, såfremt støjspidsværdierne fra et niveau på 85 dB(A) stiger med mindst 1 dB(A) (spørgsmålet og svaret er optrykt som bilag til betænkningen).

Disse krav til støjbeskyttelse i tilfælde af vækst i støjen efter DanLinks etablering kan udvalget tilslutte sig.

Hvad angår strækningen fra Valby Langgade til underføringen under hovedsporene ved Vigerslev, er udvalget opmærksom på, at støjen her ikke primært hidrører fra DanLink-trafikken, men hovedsagelig fra Vestbanen, hvor der pr. døgn kører ca. 550 tog med høj hastighed. Udvalget går ud fra, at denne strækning vil blive prioriteret højt ved anvendelsen af den i lovforslagets bemærkninger omtalte støjpulje.

Udvalget har forudsat, at DSB gennem indsættelse af støjsvage lokomotiver og langsommere kørsel vil søge at neutralisere, og om muligt mere end det, den støjforøgelse, som umiddelbart uden driftsmæssige ændringer ville være en følge af DanLink-mertrafikken.

Udvalget er opmærksom på, at den af fa. COWIconsult udførte støjanalyse, hvortil miljøstyrelsen ikke har haft umiddelbare bemærkninger, og hvis resumé vedlægges som bilag til betænkningen, viser, at den hensynsfulde drift på godsbaneringen medfører, at støjniveauet i 1990, når DanLink-trafikken forventes at have nået sit fulde omfang, altoverskyende vil være lavere, såvel på døgnba-

sis som i maksimalværdierne, end i dag. Det fremgår dog tydeligt af analysen, at når støj opdeles på dag-, aften- og natsituationer, sker der flere steder en vækst i støjen i aftenperioden, også i 1990.

Skønt udvalget således kan tilslutte sig de givne tilsagn for så vidt angår støjbeskyttelse i tilfælde af vækst i støjen, og skønt de udførte undersøgelser tyder på, at der, bortset fra Borgervænget, rent faktisk ikke bliver tale om nogen vækst i støjen, men derimod et fald, har udvalget fundet, at godsbanestrækningen mellem Vordingborggade og Valby Langgade er af en sådan art, at en helt særlig indsats er fornøden. Udvalget har den 13. februar 1986 foretaget besigtigelse af strækningen og har herved konstateret, at planlægningen af bebyggelse og jernbaneanlæg navnlig i begyndelsen af dette århundrede, men til dels også inden for de senere år, har medført betydelige miljøkonflikter mellem jernbanetrafikken og hensynet til beboelse og friarealer.

Udvalget har noteret sig, at der i bemærkningerne til lovforslaget er indeholdt et tilsagn om at løse nogle af disse bestående miljøkonflikter, selv om de ikke gennem støjvækst forværres som følge af DanLink. Ved gennemgang af den af COWIconsult udførte støjanalyse har udvalget imidlertid fundet, at støjbeskyttelsens omfang ved det i lovforslaget indeholdte tilsagn om, at støjbeskyttelse skal ske i tilfælde af, at støjen efter DanLinks etablering overstiger 65 dB(A) på døgnbasis eller 90 dB(A) i spidserne, vil være utilstrækkeligt. Udvalget har herved bl.a. lagt vægt på, at der i de tæt befolkede områder, som banen passerer igennem, optræder støj fra mange andre kilder end jernbanen, herunder ikke mindst vejtrafikken.

Ud fra en samlet miljømæssig betragtning har udvalget derfor gjort det til en forudsætning, at støjbeskyttelse af strækningens nabo-beboelsesejendomme sker i tilfælde af, at disse efter DanLinks etablering vil være udsat for støj fra jernbanen, der på døgnbasis overstiger 62 dB(A) eller som maksimalværdi 85 dB(A).

Udvalget er opmærksom på, at der uden for DanLink-strækningen optræder støj fra jernbane og ikke mindst fra vejtrafikken, som væsentligt overstiger de her fastsatte niveauer, og udvalget kan tilslutte sig den i aktstykke nr. 140 fra ministeren for offentlige

arbejder erklærede hensigt om ved hjælp af en årlig pulje til beskyttelse mod jernbanestøj at afhjælpe disse støjproblemer fra den øvre ende.

Udvalget har lagt til grund, at DSB bl.a. ved anlægsmæssige foranstaltninger vil søge at modvirke, at der sker en stigning i antallet af overskridelser af miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vibrationer. Udvalget forudsætter, at DSB foretager en sporteknisk gennemgang af den her omhandlede strækning med henblik på udbedring af forhold, der kan give anledning til de nævnte overskridelser.

Det forudsættes, at det endelige omfang af støjbeskyttelse, der med udgangspunkt i de af udvalget ovenfor anførte kriterier skal foretages, fastsættes af miljøstyrelsen på grundlag af dels resultaterne fra COWI-consults rapport fra februar 1986, dels de detailberegninger, der efterfølgende vil skulle udføres. Disse støjbeskyttelsesforanstaltninger forudsættes afsluttet inden udgangen af 1987. Ligeledes forudsættes den sportekniske gennemgang af strækningen straks udført, og de heraf resulterende arbejder færdiggjort inden udgangen af 1987.

Udvalget har tillagt det meget væsentlig vægt, at der senest i november 1987 foretages en kontrol af den nu udførte støjanalyse, og at behovet for eventuel yderligere støjbeskyttelse i henhold til de her fastlagte kriterieværdier på baggrund af denne kontrol vurderes af miljøstyrelsen og udføres og betales af DSB senest inden udgangen af 1988. Udvalget forudsætter endvidere, at der foretages endnu en efterkontrol, når DanLink-trafikken er fuldt udbygget og senest i 1990.

Det forventes, at de af godsbaneringen berørte kommuner gennem deres bebyggelses- og trafikplanlægning og øvrige administrative beføjelser sikrer, at den miljøforbedring, som med dette forslag vil blive tilvejebragt, fastholdes og videreføres også på de områder, hvor kommunerne selv bærer ansvaret. Udvalget er af den opfattelse, at beslutningstagende myndigheder i Københavns Havn bør tage lignende hensyn til den trafikale situation i frihavnen og i det københavnske gadenet, som er forudsat i § 1, nr. 3. Miljøet i København tåler ikke en yderligere støjpåvirkning fra tunge lastvognstransporter.

Udvalget kan tilslutte sig, at ministeren for offentlige arbejder, som anført i lovforslagets § 1, nr. 3, indgår aftale med Københavns kommune om anlægs- og driftsmæssige løsninger på de vejtrafikale problemer, der kan være en følge af godsforbindelsens etablering. Udvalget kan endvidere tilslutte sig det i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, skitserede indhold af en sådan aftale og har lagt de heri givne tilsagn til grund ved behandlingen af lovforslaget.

Udvalget har noteret sig de af ministeren for offentlige arbejder givne oplysninger om, at der ikke vil blive tale om forøget transport af særlig farligt gods, jfr. besvarelserne fra ministeren for offentlige arbejder på udvalgets spørgsmål nr. 7, 8, 9, 10 og 14 vedrørende sikkerheden ved transport af farligt gods på jernbane, der er optrykt som bilag til betænkningen. Udvalget går ud fra, at sikkerhedsniveauet løbende bl.a. gennem uddannelse af personale og udvikling af overvågningssystemer vil blive holdt på det højst mulige niveau.

Herefter og under de anførte forudsætninger vedrørende miljømæssige og trafikale forhold indstiller *udvalget* lovforslaget til *vedtagelse* med det stillede ændringsforslag.

Ændringsforslag

Til § 1

Af *udvalget*, tiltrådt af *ministeren for offentlige arbejder*:

I nr. 2 ændres »til Ryparken og« til: »til underføringen ved Valby Langgade, og«.

Bemærkninger

Udvalget er af den opfattelse, at al støj-dæmpning på hele strækningen fra Vordingborggade til Valby Langgade skal afholdes af DanLink-projektets investeringsmidler, og at støjpuljemidler altså ikke må anvendes. Den samlede konsekvens, efter det over for udvalget oplyste, bliver herefter, at der i 1986 og 1987 tilsammen skal anvendes 15 millioner kr. mere til støj-dæmpning end forudsat i lovforslaget og det nu vedtagne aktstykke om oprettelse af støjpuljen.

Ikast (KF) Ahlmann-Ohlsen (KF) Arentoft (KF) Lizzie Lichtenberg (KF) Sønderby (V)
Jens Peter Jensen (V) nfm. Nør Christensen (CD) Inger Stilling Pedersen (KrF)
Ole Vagn Christensen (S) Erenbjerg (S) J. K. Hansen (S) fmd. Lerke (S)
Helge Mortensen (S) Jimmy Ståhr (S) Tommy Dinesen (SF) Ole Henriksen (SF)
Bilgrav-Nielsen (RV)

Partierne VS, FP og FD havde ikke medlemmer i udvalget.

Bilag 1

Nogle af udvalgets spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder og dennes svar herpå

Spørgsmål 7:

Det ønskes oplyst, hvor store mængder klor der i øjeblikket transporteres på godsbanesystemet gennem København, samt oplyst, hvilke præcise regler der gælder for disse transporter.

Spørgsmål 8:

Hvilke øvrige farlige stoffer transporteres på godsbanenettet gennem København, og hvilke præcise regler gælder for disse transporter?

Spørgsmål 9:

Hvilken stigning i transporterne af farlige stoffer kan der forventes, hvis DanLink-projektet gennemføres?

Svar:

Opgørelser viser, at der i gennemsnit transporteres 1 fyldt klortankvogn om dagen ad godsforbindelsesbanen gennem København.

Intet tyder på, at klortransporterne vil stige som følge af DanLink. Dette bekræftes af de svenske og tyske firmaer, der er interesserede i disse transporter. Der er således ikke, som det har været hævdet i pressen, indgået aftaler om store nye klortransporter mellem svensk og fransk industri.

Foruden klor transporteres også andre farlige stoffer i godstog gennem København. Gennemsnitligt udgør mængden af farligt gods ca. 5 pct. af de samlede befordrede godsvogne på godsbaneringen gennem København.

Farligt gods er imidlertid mange ting. Og så malervarer, jagtpatroner og gammelt papir er klassificeret som farligt gods.

Af denne samlede mængde farligt gods udgør de virkelig farlige stoffer som klor og ammoniak kun en mindre del.

Ikke alle stoffer kan transporteres ad jernbane; således kan der normalt ikke transporteres højradioaktive stoffer med jernbane.

Med DanLink forventes der ingen stigning af betydning i mængden af disse virkelig farlige stoffer.

I Danmark findes klare regler for indsatsen ved eventuelle uheld med farlige stoffer.

Det er af miljøministeriet bestemt (vejledning nr. 8/74), at det er den lokale brandinspektør, der leder den egentlige beredskabsindsats i forbindelse med uheld og ulykker med farligt gods.

Beredskabet er opbygget i 3 trin, således at det er muligt fleksibelt at indsætte det eller de nødvendige beredskabstrin, alt efter ulykkens omfang.

Den overordnede ansvarlige myndighed på ulykkesstedet, brandinspektøren (udrykningslederen), skal sørge for, at alle praktisk mulige foranstaltninger iværksættes for at begrænse skadevirkningerne.

DSBs rolle indskrænker sig således i princippet til kun at omfatte alarmering over alarmcentralen. Alle DSB-medarbejdere i driften har modtaget instruktionsmateriale, der angiver, hvad der skal gøres i tilfælde af uheld.

Indtil det lokale brandvæsen når frem, har DSB-personale dog til opgave f.eks. eventuelt at standse udstømningen af farligt stof, forhindre videre udbredelse og eventuelt inddæmme det farlige stof.

Til hjælp hermed har DSB på alle stationer, godsekspeditioner, kommandoposter og fjernstyringscentraler et ringbind med civilforsvarsstyrelsens indsatskort, hvori bl.a. er angivet, hvordan man begrænser uheldet, symptomer ved påvirkning, førstehjælp og stoffets farlige egenskaber (eksplosionsfare, giftighed m.v.).

DSB ofrer endvidere betydelige ressourcer på uddannelse af personalet i omgang med farligt gods.

Til DanLink-trafikken knyttes i øvrigt et elektronisk informations- og overvågningssystem, der til enhver tid kan oplyse om et godstogs placering, antal vogne og disses indhold.

Gennem informationssystemet kan det med få minutters varsel oplyses, hvad en godsvogn læsset med farligt gods indeholder, og godsvognens nøjagtige placering på ruten vil kunne oplyses.

Spørgsmål 10:

Hvor stor er den svenske eksport af farlige stoffer, og hvor stor en del af denne transporteres gennem Danmark, henholdsvis på bane og vej?

Svar:

På baggrund af statistiske oplysninger, der på nuværende tidspunkt foreligger for DSB, må det foreløbigt skønnes, at der årligt med bane og bil transporteres i størrelsesordenen 0,5 mill. tons farligt gods mellem Sverige og kontinentet. Heraf passerer ca. halvdelen via Danmark, og af disse ca. 0,25 mill. tons farligt gods går ca. 0,2 mill. tons på bil, mens de resterende 0,05 mill. tons transporteres på bane.

Af Sveriges samlede udveksling af farligt gods med kontinentet foregår således ca. 10 pct. på bane gennem Danmark.

Ved farligt gods forstås i denne besvarelse udenrigshandelsstatistikens varekategorier: brændstof, kemiske produkter, plastic og farver.

Spørgsmål 14:

Hvilke typer af farligt gods transporteres i dag med jernbane ad godsbaneringen?

Svar:

Alle former for gods, som er godkendt til transport på jernbane, og som i henseende til emballering og registrering tilfredsstiller de i internationale konventioner om transport af farligt gods på jernbane fastsatte regler, kan optræde på godsbaneringen.

I henhold til reglerne om international transport af farligt gods, RID (Reglement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses) er godset delt op i 8 hovedklasser.

DSB har i maj måned 1985 foretaget en opgørelse af mængden af farligt gods på jernbane, der via overfarterne Helsingør-Helsingborg og Frihavnen-Malmø blev transporteret mellem Danmark og Sverige.

Denne opgørelse viser, at der er forekommet gods tilhørende samtlige 8 hovedklasser.

Opgørelsen viser tillige, at der i alt i den pågældende måned mellem Danmark og Sverige blev transporteret 769 vogne, der efter RID-bestemmelserne klassificeres som farligt gods. Heraf var de 180 vogne tomme. I alt blev der i maj 1985 overført 15.049 vogne, hvoraf følger, at 5 pct. af vognene var klassificeret som farligt gods.

Opgørelsen omfatter ikke blot vognladninger med farligt gods, men også mindre partier af sådant gods.

Videre kan det oplyses, at der blev overført 22 vogne læsset med klor – altså mindre end én pr. dag.

Den helt overvejende del af den trafik i maj 1985, som der er redegjort for ovenfor, vil også have passeret godsbaneringen.

Også efter etableringen af DanLink må det forventes, at et bredt udsnit af farligt gods vil optræde på strækningen, men DSB forventer ingen vækst i disse godsmængder.

Der har i pressen optrådt forlydender om, at der kunne blive tale om transport af atomaffald og -brændsel via DanLink. Sådanne forlydender kan umiddelbart afvises. Højradioaktive stoffer kan normalt ikke transporteres på jernbane.

Bortset fra mindre og helt ufarlige transporter fra Risø til landets sygehuse kræver transport af radioaktive stoffer i hvert enkelt tilfælde særlig tilladelse fra sundhedsstyrelsen, statens institut for strålehygiejne. Instituttet fastsætter i hvert enkelt tilfælde de nærmere bestemmelser om befordring, overvågning og eventuel ledsagelse af sådanne transporter.

DSB har forsvindende få transporter af denne art, ca. 4 på årsbasis.

Spørgsmål 22:

I fortsættelse af spørgsmål 18 ønskes oplyst, om der ingen forpligtelse ligger til at isolere, hvis støjspidsværdien stiger med 1 dB(A).

Svar:

Der ligger i lovforslaget ingen forpligtelse til at isolere mod støj i tilfælde af, at støjspidsværdien stiger med 1 dB(A), medmindre den resulterende spidsværdi overstiger 90 dB(A). Det kan oplyses, at de udførte støj-

målinger og -beregninger viser, at det i alle tilfælde vil være det ækvivalente døgnniveau for støjen, der vil være udløsende for støjbeskyttelsen, og at der i ingen tilfælde vil blive tale om stigninger i spidsværdierne. Tværtimod vil der tilsyneladende blive tale om betydelige fald som følge af nedsat hastighed m.v.

Netop dette forhold var forudset, da støj-

beskyttelsesforpligtelserne blev formuleret, og et krav om, at støjbeskyttelse skulle udføres, såfremt støjspidsværdierne steg med mindst 1 dB(A) fra et niveau på mindst 85 dB(A), blev anset for indholdsløst og derfor udeladt. Jeg skal imidlertid gerne ved denne lejlighed give tilsagn om, at støjbeskyttelse vil blive udført, såfremt støjspidserne fra et niveau på mindst 85 dB(A) stiger med mindst 1 dB(A).

Bilag 2

COWIconsult
Rådgivende Ingeniører A/S
Virum, den 3. marts 1986

DSB

DanLink, støjundersøgelse februar 1986 RESUMÉ

Generelt

I vedlagte rapport præsenteres de støjmæssige konsekvenser af etableringen af Dan-Link. Der er foretaget en sammenligning mellem støjniveauet i dagens situation og i 1990, hvor DanLink-trafikken forventes at være fuldt udbygget. Konsekvenserne er belyst ved beregninger med den af miljøstyrelsen godkendte fællesnordiske metode, der dog er tilpasset, således at den også kan belyse de støjmæssige konsekvenser ved de lidt specielle driftsforhold, der vil gælde for Dan-Link-strækningen gennem Københavns og Frederiksberg kommuner. Undersøgelsen omhandler efter aftale med miljøstyrelsen alene disse strækninger. DSB og miljøstyrelsen har aftalt, at beregningerne, inden Dan-Link igangsættes, og når trafikken er steget 20 pct., vil blive kontrolleret ved målinger i 5 udvalgte snit langs ovennævnte strækninger.

Da der er tale om strækninger med støj fra både vejtrafik, industri, jernbane og andre kilder, giver alene beregningerne mulighed for at opgøre jernbanestøjen separat og yderligere opdelt på togtyper, døgnperioder og lokomotivtyper.

Trafikdata

DanLink medfører en omlægning af godstrafikken over Øresund fra de to bestående færgeruter Helsingborg-Helsingør og Københavns Frihavn-Malmø til én ny rute Helsingborg-Københavns Frihavn alene for godstrafik og med større kapacitet og kortere transporttid.

DB, SJ og DSB forventer, at DanLink øger jernbanegodsmængden over Øresund med ca. 40 pct. til 3,7 mill. t/år i 1990. En

væsentlig del af forøgelsen forventes at være tungt masse gods, som muliggør en forøgelse af godsmængden pr. vogn. Det nye system vil også reducere tomvognsprocenten. Godsførøgelsen på knap 40 pct. forventes derfor kun at forøge vognantallet med 20 pct. Det er vognantallet, som sammen med lokomotivtypen og hastigheden er den interessante faktor for støjniveauet. 90 pct. af godsmængden går i dag over Helsingør og via Ryparken-Lersøen til Rødby eller Københavns godsbanegård.

Støjkonsekvenser

På strækningen *Valby Langgade-Ryparken* vil DanLink derfor kun øge trafikken med 20 pct., som støjmæssigt – alt andet lige – kun vil betyde en beskedent støjforøgelse (0,5–1,0 dB(A)). DSB har imidlertid i lyset af de drøftelser, der har været ført om støjforholdene langs godsbaneringen, besluttet som led i DanLink at etablere en for naboerne mere hensynsfuld drift ved udelukkende at anvende de støjsvage lokomotiver MX og MZIV og at begrænse godstogenes hastighed på strækningen til 40 km/t. Herved vil det være muligt trods trafikforøgelsen at reducere det døgnækvivalente støjniveau med 2–3 dB(A) og støjspidserne med 4–8 dB(A). 2–3 dB(A) opleves som en mindre, men mærkbar forbedring, mens 6 dB(A) vil være en væsentlig forbedring og 8 dB(A) næsten en halvering af lydindtrykket.

På strækningen *Ryparken-Svanemøllen* kører i dag meget få godstog. Etableringen af DanLink vil derfor forøge godstrafikken væsentligt. Der ligger imidlertid ikke boliger i banens nærhed på strækningen, bortset fra

Borgervænget vest for Bellmansgade. For disse lejligheder vil det døgnækvivalente støjniveau selv med den hensynsfulde drift blive forøget med 1 dB(A) fra ca. 60 dB(A) til ca. 61 dB(A), mens spidsværdierne dog vil falde på grund af anvendelsen af de støjsvage lokomotiver.

På strækningen *Svanemøllen-Østerport* vil godstrafikken med DanLink også blive forøget markant. På de parallelle spor er der imidlertid stor S-togs- og kystbanetrafik, som selv efter elektrificering vil være støjmæssigt dominerende. Godstrafikkens støjbidrag vil på døgnbasis såvel før som efter etableringen af DanLink »drukne« i den anden støj.

Vurdering

Ovennævnte viser, at det alene er på strækningen Ryparken-Svanemøllen, at DanLink, med den hensynsfulde drift, vil forøge dagens støjniveauer og her kun med ca. 1 dB(A), som er den mindste hørbare ændring. På de øvrige strækninger findes imidlertid allerede i dag bebyggelser med høje støjniveauer, som ganske vist med den hensynsfulde drift vil blive reduceret, men dog fortsat vil ligge over de kriterieværdier, der har væ-

ret fremført, på 62/85 dB(A) eller 65/90 dB(A) for døgnækvivalent støjniveau/dagligt forekommende spidsværdi.

Beregningerne viser i alle tilfælde, at ækvivalentværdierne på henholdsvis 62 og 65 dB(A) er udslaggivende, mens spidsværdierne på 85 eller 90 dB(A) ikke i sig selv vil udløse behov for støjbeskyttelsesforanstaltninger.

Beregningerne viser, at dele af følgende bebyggelser vil have støjniveauer over 62 dB(A)/65 dB(A):

Ringparken, C. F. Richsvej
Vagtelvej
Ternevej
Borups Allé
Nordre Fasanvej
Bregnerødgade
Borgervænget
Østbanegade-kvarteret mellem Middelfartgade og Vordingborggade.

Det nærmere omfang fremgår af rapportens kort på siderne 57-73, hvor beliggenheden af støjniveaukurverne 62 og 65 dB(A) er vist. Det præcise omfang af lejligheder, der skal støjbeskyttes, kan i nogle tilfælde direkte afgøres på grundlag af rapporten, mens der i andre tilfælde vil være behov for supplerende detailanalyser.

3. marts 1986

SØREN RASMUSSEN