

[Christophersen.]
uheld og skabe bedre kommunikation til passagererne, når fejlene alligevel er sket.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Samtidig med åbningen af Køgebugtbanen den 1. oktober 1972 blev der foretaget en væsentlig udvidelse af kørslen på S-banerne; der blev bl. a. indført kontinuerlig 10 minutters drift på Ballerup- og Tåstruplinjen. Herved blev den totale service over for passagererne væsentligt udvidet ved, at den samlede kørsel på normale hverdage forøgedes med 34 pct.

Den øgede togtæthed har imidlertid medført, at køreplanen er blevet mere sårbar over for selv mindre uregelmæssigheder. Dette gælder især den dobbeltsporede strækning mellem Østerport og Dybbølsbro, som trafikeres af næsten samtlige linjer, hvor intervallerne mellem togene i myldretiderne nu er 2½ min.

Årsagen til de forstyrrelser, der beklageligvis har været i driften i de seneste måneder, må for en stor del tilskrives, hvad man kan kalde børnesygdomme ved de nye sikringsanlæg, som blev etableret i forbindelse med Køgebugtbanens åbning. DSB og de mange leverandører af materiellet til de nye sikringsanlæg håber dog at have fundet årsagerne til disse fejl og at have rettet disse. En yderligere forbedring af forholdene kan påregnes opnået, når det igangsatte arbejde med etablering af nyt sikkerheds- og kommunikationssystem for hele S-togsnettet er fuldført.

Med henblik på at opnå forbedringer på kort sigt vil DSB som en midlertidig løsning ændre visse af højtaleranlæggene på Boulevardbanen, så de kan betjenes fra København H, og endvidere vil der blive foretaget visse ændringer ved telefonforbindelserne. Herudover vil København H blive udstyret med anlæg, der muliggør en bedre overvågning af toggangen fra Hellerup.

Sammenfattende må det nok erkendes, at den meget kraftige udvidelse af køreplanen og den service, der herved ydes befolkningen i Storkøbenhavn, har medført, at Boulevardbanens kapacitet udnyttes til det yderste. En aflastning af denne flaskehals må derfor nok anses for påkrævet på længere sigt, men det forudsætter etablering af nye strækninger.

Christophersen: Det er jo ikke noget stort og kompliceret spørgsmål, men jeg tror alligevel, at mange mennesker her i hovedstadsområdet har følt, at der var behov for en sammenfattende redegørelse for baggrunden for de utallige forsinkelser.

Jeg takker derfor ministeren for denne redegørelse. Jeg har opfattet den sådan, at man nu er klar over, at de problemer, der er opstået, altså også har en forbrugerside, og at man derfor først og fremmest vil sikre en bedre og hurtigere information, når disse forsinkelser opstår; det har jo været et af de væsentlige kritikpunkter fra det kørende publikums side.

Jeg vil derfor bare give udtryk for mit håb om, at disse forsinkelser altså er, som ministeren siger, en børnesygdom, og at de tekniske problemer, der er årsagen til dem, hurtigst muligt vil blive løst.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Camre* til ministeren for forureningsbekæmpelse:

„Vil ministeren sikre, at farvestoffet amaranth forbydes totalt i Danmark?“

(Spm. nr. 80).

Skriftlig begrundelse.

Farvestoffet amaranth, der anvendes til russisk salat, syltetøj, læskedrikke o. lign., er, så vidt det indtil nu er oplyst, tænkt til ladt i henhold til den nye levnedsmiddellov med maksimalt 300 mg pr. kg. FDBs private „positivliste“ tillader kun anvendelse af 150 mg pr. kg. Forsøg i Sverige har nu vist, at farvestoffet allerede ved lave doser har fosterskadevirkninger, og den svenske ekspert, docent i strålingsbiologi Göran Löf-roth, Stockholm, som har forestået undersøgelserne, har indstillet til den svenske regering, at stoffet totalforbydes. Den store lighed mellem svensk og dansk fødevarerbrug tilsiger, at vi omgående anvender de svenske resultater til et dansk totalforbud.

Camre: Mit spørgsmål til ministeren er inden for forureningsbekæmpelsesområdet, nærmere betegnet levnedsmiddellovgivningen, og skyldes, at der på det seneste er fremkommet oplysninger fra Sverige om, at et rødt farvestof, som anvendes i meget vid