

Justitsministeren (Ole Espersen):

Politidirektøren i København har oplyst, at politiet efter den pågældende husbesættelse underrettede ledelsen for det selskab, som ejede bygningen, om besættelsen. Det blev fra politiets side tilkendegivet, at selskabets ledelse måtte give telefonisk meddelelse til en bestemt højtstående polititjenestemand, dersom der ønskedes en rømning af bygningen. Kort tid efter telefonerede en repræsentant for selskabets ledelse til den angivne polititjenestemand og opfordrede til, at politiet ryddede bygningen.

Justitsministeriet kan henholde sig til det af politidirektøren oplyste.

Spm. nr. 403

Til *ministeren for offentlige arbejder* (9/3 82) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Finder ministeren, at det er rimeligt, at en kommune påføres ekstraudgifter til skolebus, fordi vejdirektoratet nægter tilladelse til opsætning af et signalanlæg?«

Begrundelse

På trods af flere henvendelser fra Trundholm kommune om tilladelse til opsætning af et signalanlæg har vejdirektoratet fastholdt et afslag om tilladelse til opsætning af anlæget.

Stedet er Havnebyen – umiddelbart før Molsliniens fægehavn. Det forekommer derfor, at biler, for at nå færgen, kører meget stærkt – og derfor vil være tilbøjelige til ikke at respektere det af vejdirektoratet foreslåede Toronto-blinkeanlæg.

Det har betydet, at kommunen har måttet bekoste kørsel med skolebus de få hundrede meter, der er til Havnebyens skole.

Besvarelse (18/3 82):

Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):

Jeg kan oplyse, at det omhandlede T-kryds ved Østre Havnevej hidtil har fungeret uden regulering af nogen art, og at det ikke hidtil har været uheldsbelastet, idet der kun er sket ét uheld i 5 år.

På baggrund af en henvendelse fra Trundholm kommune foretog vejdirektoratet ved

sekretariatet for sikkerhedsfremmende vejforanstaltninger i 1979-80 en undersøgelse af trafikforholdene på stedet.

Efter et møde med politiet, amtskommunen og kommunen fremkom sekretariatet med tilslutning fra politiet og amtskommunen med en udtalelse, hvoraf det fremgik, at et lyssignalanlæg ikke kunne begrundes med hensyn til sikkerheden, ligesom trafikens størrelse ikke gav grundlag for et signalanlæg. Man måtte endvidere påregne, at et lyssignal det pågældende sted på hovedlandevejen ville medføre risiko for bagendekollisioner ved den totale opbremsning for rødt lys.

Fra vejdirektoratets side foreslog man i stedet, at man i forbindelse med en fodgængerovergang etablerede midterheller på hovedlandevejen, således at de bløde trafikanter om nødvendigt kunne krydse vejen i 2 tempi.

På grundlag heraf blev projektet udarbejdet, omfattende en vejudvidelse langs nordsiden for at skaffe plads til 2 m brede kantstøpsbegrænsede og belyste midterheller på hovedlandevejen og en 3 m bred fodgængerovergang i den sydlige side af krydset forsynet med et Toronto-blinkanlæg.

Dette anlæg er nu gennemført, og Toronto-anlægget bliver startet i de allernærmeste dage.

Jeg må være enig med vejdirektoratet – og politiet og amtskommunen – i, at der ikke er grundlag for etablering af lyssignal, der tværtimod efter forholdene vil kunne medføre risiko for uheld. Toronto-anlægget må være den rigtige foranstaltning, der vil virke dæmpende på trafikanternes kørehastighed på strækningen.

I øvrigt skal jeg bemærke, at den omtalte skolebuskørsel har fundet sted i en årrække, og den er således ikke foranlediget af vejdirektoratets afslag på et lyssignalanlæg.

Spm. nr. 408

Til *miljøministeren* (10/3 82) af:

Steffensen (KrF):

»Kan ministeren bekræfte, at forureningen fra Cheminova er under forsvarlig kontrol?«

Begrundelse

Under henvisning til ministerens mange oplysninger om denne sag og under henvis-