

[Miljøministeren]

foranstaltninger uden påvirkninger de to ledninger imellem i tilfælde af uheld.

I forhold til beskyttelsen af vandløbene har miljøstyrelsen givet retningslinier på lignende måde som for grundvandsbeskyttelsens vedkommende. Disse har taget udgangspunkt i, at olierørledningens linieføring bør berøre så få vandløb som muligt.

Efter miljøstyrelsens opfattelse ville en sydligere linieføring end den nu valgte dels indebære en forøget risiko for gensidige påvirkninger mellem olieledningen og hovedtransmissionsledningen for naturgas, dels indebære, at ledningen ville berøre Kongeå-systemet.

Miljøstyrelsen har ved vurderingen af linieføringen på denne strækning endvidere lagt vægt på den tilsyneladende gode naturlige beskyttelse af grundvandsreservoiret ved Egtved (Vork) og på det forhold, at olierørledningen ville kunne forløbe ca. 6 km fra vandindvindingsboringerne ved Vork.

Egtved kommune og Vejle amtsråd har ikke ved forhandlingerne om valg af linieføring udtrykt betænkelighed ved den nu valgte løsning.«

Jeg kan i øvrigt henvise til min besvarelse af spørgsmål S 648 og S 548, hvoraf det bl.a. fremgår, at miljøstyrelsen i forbindelse med godkendelsessagens behandling har pålagt Dansk Olierør A/S at udføre detaljerede hydrogeologiske undersøgelser langs hele ledningsstrækningen.

Spm. nr. S 724

Til *ministeren for offentlige arbejder* (3/3 83) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvad er begrundelsen for, at det nye lyntog mellem København og Århus, der som DSBs eneste tog er i stand til at befordre bevægelseshæmmede siddende i egen kørestol, kun standser i Odense, og hvad agter ministeren at gøre for, at toget får flere standsningssteder?«

Begrundelse

Det nye lyntog er som det eneste i landet indrettet med handicapvenlige faciliteter. Således er der en servicevogn forsynet med lift til kørestole.

Den nye ordning må betragtes som et skridt i den rigtige retning – om end beskedent – til at forbedre bevægelseshæmmedes rejsemuligheder.

Netop fordi det nye lyntog er det eneste af slagsen, forekommer det ulogisk, at toget på strækningen København–Århus kun standser i Odense. Af hensyn til de bevægelseshæmmede ville det være bedre at give toget intercitystatus eller i det mindste at lade toget standse ved stationer, hvor flere af de nuværende lyntog stopper, således Nyborg station, Middelfart, Fredericia.

Besvarelse (16/3 83):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Det nye tog, som DSB har anskaffet, er bygget som en prototype på det nye fjerntrafikmateriel. Toget gennemprøves på forskellig måde, inden der træffes beslutning om en egentlig serieleverance.

Toget, der er udstyret med en række nye faciliteter, herunder særligt udstyr og plads til befording af bevægelseshæmmede i kørestol, er i indværende køreplan indsat som lyntog mellem København og Århus med henblik på at indhøste erfaringer fra en kørsel med få standsninger undervejs, som er kendetegnende for lyntog.

Fra køreplansskiftet den 29. maj 1983 vil toget blive indsat som intercitytog mellem København og Esbjerg. Det vil ved denne funktion være muligt at vurdere toget i en køreplan med flere standsninger undervejs, nemlig foruden på færgen i Roskilde, Slagelse, Odense, Middelfart, Fredericia, Kolding, Vejen og Bramming.

Jeg kan tilføje, at DSB også i andre fjerntog samt i regionaltog i almindelighed har mulighed for at befordre bevægelseshæmmede.

Ved henvendelse til en DSB-station nogle dage før rejsen kan der træffes aftale om hjælp fra DSBs personale ved ind- og udstigning samt ved skift undervejs. Rejse i egen kørestol vil kun være mulig i visse tog, men hvis passageren kan forlade kørestolen og denne kan klappes sammen, kan den befordre med samme tog, som den pågældende selv rejser med. Hvis kørestolen ikke kan klappes sammen, må den sendes i forvejen som indskrevet bagage.