

[Miljøministeren]

lysninger om etablering af røggasafsvovlingsanlæg.

Af elværkernes redegørelse, der er modtaget i miljøstyrelsen den 4. oktober 1984, fremgår, at Vendsysselværkets sektion II påtænkes forsynet med røggasafsvovlingsanlæg i 1990.

Miljøstyrelsen vil lægge denne oplysning til grund i sin afgørelse vedrørende godkendelse i henhold til miljøbeskyttelsesloven af ombygning af Vendsysselværket, sektion II, fra ren oliefyring til kulfyring.

Miljøstyrelsen planlægger at træffe afgørelsen i nær fremtid og vil heri tage stilling til, hvilke krav der bør stilles for at beskytte nærmiljøet mod et for højt SO<sub>2</sub>-immissionskoncentrationsbidrag i perioden indtil idriftsættelse af røggasafsvovlingsanlægget samt i de perioder, hvor røggasafsvovlingsanlægget måtte være ude af drift på grund af for eksempel driftsforstyrrelser.

Af afgørelsen vil fremgå, at den eksisterende skorsten skal benyttes. Den maksimalt tilladte emission af svovldioxid svarer ved fuldlast til brug af kul med et maksimalt svovlindhold på 1,2 pct.

En anvendelse af kul med et større svovlindhold ved fuldlast ville kræve en højere skorsten.

Jeg finder herefter, at der ikke er grund til at nære den bekymring, der kommer til udtryk i det stillede spørgsmål, og vil derfor ikke tage et initiativ over for Vendsysselværket med henblik på at montere et afsvovlingsanlæg nu.

### Spm. nr. S 327

Til *ministeren for offentlige arbejder* (22/11 84) af:

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

»Hvilke foranstaltninger har ministeren planer om at iværksætte for at lette handicappedes brug af DSBs tog og busser?«

### Begrundelse

Der har tidligere været diskussion om mulighederne for at lette handicappedes benyttelse af DSBs tog og busser. Det må jo være rimeligt at lette handicappedes deltagelse i samfundets liv. I skolen gøres der jo store anstrengelser for at indpasse dem i den almindelige undervisning.

*Svar* (4/12 84):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Arne Melchior):

Jeg skal generelt bemærke, at gennemførelse af foranstaltninger på de såkaldte § 1 baner (især S-togsstrækninger) skal ske efter aftale med hovedstadsrådet.

*Parkeringsmuligheder for invalidevogne ved stationerne.* Der er foretaget en registrering af eksisterende parkeringsbåse ved stationerne med besiltning »Forbeholdt invalidekøretøjer«.

For de stationers vedkommende, hvor sådanne pladser ikke er indrettet, vil DSB rette henvendelse til de kommunale myndigheder om at få foretaget besiltning af én eller flere parkeringsbåse.

*Elevatorer og handicaptolletter på stationer.* De fleste S-banestationer, hvor der ikke er niveaufri adgang, er efterhånden blevet forsynet med elevatorer. For de resterende stationer søges planer for etablering fremmet snarest.

På Københavns hovedbanegård er der etableret elevatorer til 4 af perronerne. Til de sidste 2 perroner ibrugtages elevatorer i sommeren 1985.

For øvrige stationers vedkommende vil der blive opstillet en prioriteringsliste for forbedring af adgangsveje (elevatoranlæg og lignende) samt for etablering af handicaptolletter.

På grund af de store udgifter, der er forbundet med etablering af elevatoranlæg, må det påregnes, at sådanne anlæg kun vil kunne etableres på større stationer, og at etableringen vil komme til at strække sig over en ret lang periode.

*Hegn ved perronafslutninger.* For at undgå at blinde og svagtseende falder ud over en perronafslutning har handicaporganisationerne ønsket opsat hegn for enden af perronerne.

DSB er positivt indstillet over for ønsket om etablering af sådanne hegn, der dog ikke anses for nødvendige, hvor perronen fortsætter i en rampe. Der er nu igangsat registrering og projektering.

*Afstribning af perroner.* For at lette orienteringen for blinde og svagtseende vil alle perroner efterhånden blive forsynet med en 1 meter bred hvid stribe ud mod sporet.