

**[Miljøministeren]**

ser har vist et uacceptabelt indhold af et stof. Selv om der kun er foretaget én analyse, lukker man dog normalt boringen midlertidigt, mens man foretager yderligere analyser, hvis vandværket kan tage vand fra andre boringer. Under alle omstændigheder foretages der flere analyser, før der træffes endelig beslutning om at lukke en vandværksboring pga. fund af pesticider.

For at sikre en høj kvalitet af analyserne anbefaler Miljøstyrelsen, at de foretages på et af de fem laboratorier, som er udpeget til at foretage analyser til brug for vandmiljøplanens grundvandsovervågningsprojekt. Miljøstyrelsen er endvidere ved at udarbejde en bekendtgørelse, der skal fastsætte kvalitetskrav til bl.a. udtagning af prøver og analyser af drikkevand, der skal foretages efter vandforsyningsloven.«

Jeg er selvfølgelig enig med spørgeren i, at der ikke skal skabes unødigt frygt i befolkningen. Det er imidlertid klart, at vi med hensyn til pesticider i grundvandet står med et stort og voksende problem, som vi må tage alvorligt. Forbrugerne skal kunne stole på, at det vand, de får fra vandværket, overholder de gældende kvalitetskrav. Det er mit indtryk, at lukning af vandværksboringer generelt sker på et fornuftigt grundlag, hvor analyser, der viser forurening, checkes, så man er sikker på ikke at afskrive en boring, der faktisk er i orden.

**Spm. nr. S 1360**

Til trafikministeren (1/6 94) af:

**Erling Christensen (S):**

»Hvor hurtigt vil DSB være færdig med sikring med bomme ved alle overskæringer på Odense-Svendborg-banen, hvad vil udgifterne være for hver enkelt overskæring, hvorledes er omkostningsfordelingen mellem de enkelte kommuner og DSB, og er der i lovgivningen tvangsmuligheder for at få kommunerne til at deltage økonomisk?«

**Begrundelse**

Det er en helt uholdbar situation, at medens DSB og Ringe Kommune siden 1989 har forhandlet omkostningsfordeling, er der sket flere sammenstød mellem biler og tog, nu senest den 29. maj en dødsulykke på overkørslen på Boltinggårdvej i Ringe Kommune. Borgmesteren i Ringe Kommune udtaler til Morgensposten Fyens Stiftstidende den 31. maj:

»Sagsforløbet siden maj 1989 er grotesk, og DSB har forhalet sagen.«

Svar (21/6 94):

**Trafikministeren (Trøjborg):**

DSB oplyser, at der på strækningen Odense-Svendborg findes 12 overkørsler åbne for almindelig færdsel, som endnu ikke har fået etableret halvbotomme.

Sikringen med halvbotomme på Odense-Svendborg-banen indgår i DSB's løbende landsdækkende prioritering. Der er i alt ca. 100 overkørsler, der ikke er sikret. Størsteparten af disse overkørsler findes på strækninger med højere toghastigheder end på Odense-Svendborg-banen. Prioriteringen tager primært hensyn til vejtrafikintensiteten sammenholdt med toghastigheden på strækningen, men sigtet er at få alle disse overkørsler sikret.

Da midlerne til sikring af overkørslerne prioriteres på landsplan, kan jeg ikke oplyse, hvornår alle overkørsler på Odense-Svendborg-banen vil være sikret med halvbotomme.

Folketinget har i 1994 ekstraordinært stillet midler til rådighed til vejsikring som følge af regelændringer for overkørsler åbne for almindelig færdsel, når toghastigheden og vejtrafikintensiteten er over et vist niveau. Det betyder, at 1-2 overkørsler på strækningen Odense-Svendborg forventes at blive sikret med halvbotomme for en del af disse midler i løbet af 1994.

DSB oplyser videre, at der ud over disse ekstramidler hvert år på landsplan sikres 3-5 overkørsler med halvbotomme. DSB's udgifter til denne halvbotomssupplering er ca. 500.000 kr. pr. overkørsel. Hertil kommer de nødvendige vejjudvidelser, som finansieres af vejmyndighederne, typisk de kommunale. Udgifterne hertil er ca. 100.000 kr. pr. overkørsel. I særlige tilfælde, hvor overkørslen ligger på en skråning, skal der efter Vejdirektoratets skøn endvidere foretages en såkaldt længdeprofilregulering, som udjævner vejens forløb op til overkørslen.

Sikkerheden i overkørslerne er således en fælles sag for DSB og de relevante vejmyndigheder. Hvis en kommune undtagelsesvis har afvist at finansiere vejjudvidelsen, er den påtænkte sikring med halvbotomme blevet stillet i bero.

I tilfælde af uenighed mellem vejmyndighed og jernbanestyrelse om etablering af sikkerhedsforanstaltninger i krydsninger mellem