

Begrundelse

Som det er fremgået af adskillige henvendelser til DSB Baneregion, Nordjylland, kan der være endda meget lange ventetider, før man kan passere overkørsel nr. 289 og nr. 292 i Hinnerup Kommune. Af et brev fra Hinnerup Kommune den 29. november 1995 til DSB fremgår det endda, at ventetiderne kan blive op til både 15 minutter og 30 minutter, registreret af et regionalt trafikselskab. Baggrunden herfor skulle bl.a. være, at bommene ved overkørslerne ved nr. 289 og nr. 292 ikke som lovet af DSB bliver betjent ved manuel drift, men ved automatisk drift. Det betyder, at bommene ved de to overkørsler er nede i meget lang tid. Det forekommer urimeligt over for borgerne, at bommene kan være så lang tid nede, som tilfældet er. Det generer de regionale busruter og den almindelige bilende trafik på en helt urimelig måde. For Hinnerup har åbningen af stationen i Hinnerup været et stort fremskridt, men det må være muligt at løse problemerne ved overkørslerne på en mere hensigtsmæssig måde, så andre, som skal passere Hinnerup, ikke generes.

Svar (26/6 96)**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Om sagen har DSB oplyst, at man ikke har kendskab til, at der er ventetider for vejtrafikken i den størrelsesorden, som spørgeren angiver. Anlæggene på overkørsel nr. 289 og nr. 292 er begge indrettet med en såkaldt bilstid. Det er en funktion, som sikrer, at når en overkørsel har været lukket for vejtrafik i 7-8 minutter, så hindrer funktionen, at yderligere tog (ud over det, der er på vej) får tilladelse til at passere overkørslen, før der har været et halvt minuts passage mulighed for vejtrafikken.

Ventetider i størrelsesordenen 7-8 minutter forekommer ifølge DSB's oplysninger formentlig dagligt. Ventetid ud over de nævnte 7-8 minutter kan kun skyldes fejl på anlægget.

DSB oplyser, at det desværre ikke umiddelbart er muligt at reducere lukketiderne. Manuel betjening er en dårlig løsning. Når der manuelt skal stilles signal på et givet tidspunkt, vil dette uundgåeligt blive glemt en gang imellem. Sådanne forglemmelser skaber togforsinkelser og dermed dårligere service for de togrejsende.

Der er ikke udviklet en sikringsteknisk løsning, som uden videre vil kunne anvendes med

henblik på at reducere ventetiderne. Sådanne løsninger vil derfor forudsætte udviklingsarbejde.

Den nuværende løsning indebærer, at både tog- og biltrafikken en gang imellem må vente på hinanden, dog efter DSB's opfattelse ikke i urimeligt omfang.

Ud fra de foreliggende tekniske og økonomiske muligheder synes der ikke at være et brugbart alternativ til den nuværende løsning.

Spm. nr. S 2245

Til miljø- og energiministeren (13/5 96) af:
Martin Glerup (S):

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt det er korrekt, at Østersøens indhold af radioaktive stoffer er større end andre åbne havområders, og vil ministeren belyse, hvad Østersøens radioaktive indhold betyder for sundhedstilstanden hos mennesker og fisk i regionen på kort og på lang sigt?«

Begrundelse

Fra forskerside hævdes det, at Østersøens radioaktivitet er større end den tilsvarende belastning i andre åbne farvande.

Da sundhedsfaren fra radioaktiv stråling er velkendt, er der al mulig grund til at være på vagt over for en eventuelt stigende belastnings mulige virkninger på dyr og mennesker. Fiskerierhvervet er meget sårbart over for havforurening, og hertil kommer, at spørgsmålet også har sundhedsmæssig interesse for hele befolkningen, da de miljøfremmede stoffer via fiskene kan indgå i fødekæden.

Derfor ønskes ministerens vurdering af problemets omfang.

Svar (24/5 96)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Spørgsmålet har været forelagt Sundhedsstyrelsen, Statens Institut for Strålehygiejne, der har afgivet følgende udtalelse:

»Måling af indholdet af radioaktive stoffer har været omfattet af den generelle overvågning af indholdet af radioaktive stoffer i miljøet, som