

gen af olien på havbunden, og hvorledes vil denne forurening kunne forebygges?»

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 931.

Svar (1/ 2 99)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som har oplyst følgende:

»Der er givet tilladelse til indførelse af bøjelast, herunder lagring i tankanlæg placeret på havbunden, men produktionen af olie er endnu ikke begyndt på disse felter.

I forbindelse med godkendelsen påser myndighederne, at en række tekniske og operationelle vilkår til håndtering af olien i tankanlæggene på havbunden er opfyldt.

For så vidt angår den udledning af olie, der faktisk vil finde sted fra disse tanke, henvises til miljø- og energiministerens besvarelse af 5. maj 1998 af udvalgets spørgsmål 138 (Alm. del - bilag 166).

Såfremt der måtte ske utilsigtede oliespild herfra, er der stillet krav om beredskab med bekæmpelsesudstyr med videre svarende til de eksisterende danske produktionsanlæg.«

Spm. nr. S 914

Til trafikministeren (14/1 99) af:

Ester Larsen (V):

»I fortsættelse af besvarelsen af spørgsmål nr. S 67 bedes ministeren - fordelt mellem de første 5 grupper (Ulykkesbelastede steder på vejnettet . . . , Steder på vejnettet, hvor der af og til sker ulykker . . . , Særlig ulykkesbelastede steder, Områder som bør beskyttes særligt . . . , Områder med reducerede hastighedsgrænser og gruppen Andre steder) - oplyse, hvorledes de valgte hastighedskontrolsteder i forsøgsperioden med fotoovervågning på Fyn har været fordelt samt i forlængelse heraf oplyse, om der er markante forskelle i ulykkestallene fra Fyns amt og landets øvrige amter?»

Svar (28/1 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg kan oplyse, at jeg har indhentet udtalelser fra Vejdirektoratet og Politimesteren i Odense.

Vejdirektoratet har oplyst følgende:

»En opgørelse for 1998 fra Odense Politi viser, at kontrollen af hastigheder med video alene er foregået på de veje, der bl.a. på grund af uheldsfordelingen i perioden 1990-1994 blev udpeget som værende særligt interessante set ud fra et uheldsbegrænsende synspunkt.

Foreløbige oplysninger for uheld i 1998 fra Odense Politi viser, at der totalt er sket et mindre fald i antallet af uheld for de første 10 måneder fra 1997 (1158) til 1998 (1123). Det er på grund af de foreløbige tal ikke muligt at afgøre, om der er forskelle i uheldsudviklingen for de veje, der blev udpeget som særligt interessante for hastighedskontrol i forhold til de øvrige veje.

Udviklingen i Odense er lidt anderledes end tilfældet er for København, hvor der også har været kontrol. I Odense er der observeret en stigning i antallet af personskadeuheld (dog med et fald i antallet af dræbte) og et fald i antallet af uheld alene med materielskade. I København er der derimod i samme periode tale om et fald i antallet af personskadeuheld, hvorimod antallet af materielskadeuheld ikke ændrede sig væsentligt.«

Politimesteren i Odense har udtalt følgende:

»I fortsættelse af besvarelse af spørgsmål S 67 kan oplyses, at udpegnings af strækninger foregik med udgangspunkt i Vejdirektoratets udskrift dateret 240596.

Udskriften dækker veje og byområder med mindst 10 person- og materielskadeuheld i perioden 1990-94 i Odense Politikreds.

Udskriften vedlægges i kopi. (Ikke optrykt her).

Ud fra omhandlende udskrift er der i samarbejde med Fyns Amt og politikredsens kommuner udvalgt de veje/strækninger, der skulle medtages i den »automatisk hastighedskontrol«.

Omegnskommunerne i Odense Politikreds har ikke i samme omfang som Odense Kommune, kunnet mønstre veje og strækninger med mindst 10 person- og materielskadeuheld, hvorfor lokalkendskab, trafikmængde og hastighedsniveau er medtaget i vurderingen.

Prioriteringen har således omfattet:

1. prioritet: Veje/strækninger, der er særligt uheldsbelastede.