

er svært nedbrydelige selv under aerobe forhold.

Nedbrydningshastighederne for nonylphenolerne er meget langsomme end for LAS. Undersøgelser fra Danmarks Miljøundersøgelser har vist, at man selv efter flere år kan påvise nonylphenol og ethoxylaterne i jord, hvor der er spredt store mængder slam. På grund af nonylphenols hormonforstyrrende effekter og relativt langsomme nedbrydning i jorden er de uheldige selv i små koncentrationer, og det er derfor vigtigt, at der ikke sker akkumulering af stofferne. Det vil sige, at der skal ikke tilføres mere end der bliver omsat i løbet af kort tid. Det er Miljøstyrelsens opfattelse, at den nuværende grænseværdi for nonylphenol sikrer, at der ikke vil forekomme skadelige effekter på jordmiljøet.«

Spm. nr. S 538

Til trafikministeren (6/11 02) af:

Bjarne Laustsen (S):

»Vil ministeren i forbindelse med genåbningen af stationen i Støvring oplyse, hvad det vil koste at etablere gangbro og elevator samt alternativt en tunnel under det eksisterende banelegeme med tilhørende ramper for handicappede?«

Svar (14/11 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Banestyrelsen har skønnet prisen for etablering af to elevatorer og en gangbro henover banelegemet i Støvring til ca. 10 mio. kr. En tunnel under banelegemet med tilhørende ramper er skønnet til ca. 12 mio. kr.

Spm. nr. S 539

Til trafikministeren (6/11 02) af:

Bjarne Laustsen (S):

»Har Banestyrelsen overvejelser om at nedlægge alle eksisterende overgange på stationer i Danmark, eller er det kun ved nye anlæg, at man skærper kravene til tilgængelighed?«

Svar (19/11 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Banestyrelsen har oplyst, at man ikke har planer om at nedlægge eksisterende perronovergange. Ved nyanlæg, hvor tog passerer med højere hastighed end 140 km/t, etableres adgang, som krydser sporene ude af niveau.

Fordelene ved perronovergange er, at de giver bekvem og kort adgang, også for passagerer med barnevogn og i kørestol. Dertil kommer, at perronovergange er en langt billigere adgangsvej end eksempelvis elevatorer. Ulemper er den helt generelle risiko ved at krydse spor med togtrafik, specielt hvor toghastigheden er stor.

Fordelen ved niveaufri adgang er den ultimative sikkerhed for passagerer, der skal krydse spor. Ulemperne er, at der ofte bliver lange adgangsveje, især for passagerer med barnevogn og i kørestol, og at disse lange adgangsveje erfaringsmæssigt frister passagererne til at gå direkte over sporene i niveau. Desuden er omkostningerne betydelige.

En generel status for Banestyrelsens net kan sammenfattes sådan:

- På S-banen findes kun niveaufri adgang.
- På hovedbanenettet findes hovedsagelig niveaufri adgang. Men på en halv snes mindre stationer er der perronovergang.
- På regional- og lokalbanerne findes hovedsagelig perronovergange. Stationer med mange passagerer har dog niveaufri adgang.

Spm. nr. S 540

Til trafikministeren (6/11 02) af:

Bjarne Laustsen (S):

»Vil ministeren i forbindelse med etableringen af en nærbane imellem Lindholm og Hobro oplyse, hvordan den økonomiske situation p.t. er i forhold til det afsatte rammebudget?«

Svar (19/11 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Aalborg Nærbane løber fra Lindholm i nord til Skørping. Udover Lindholm etableres nye stationer i Støvring, Svenstrup, Skalborg og Aalborg Vestby. Til etablering af de 5 nye stationer er der afsat 51 mio. (PL 2000). Rammebudgettet for