

koncentreret om bidrag til grundlaget for investeringsplanen for Trafikministeriets område.

Det forberedende arbejde har været koncentreret om undersøgelser af luftkvaliteten på regionaltogsperronen, for at sandsynliggøre hvilke effekter de hidtil foreslåede løsninger til forbedringer vil kunne have.

Banestyrelsen har i den forbindelse sammen med en række eksperter iværksat udvikling af en simuleringsmodel, der simulerer den fremtidige luftkvalitet på regionaltogsperronen blandt andet ud fra forudsætninger om fremtidige køreplaner og emissioner fra tog.

Der er foretaget en række simuleringer af effekten af de hidtil foreslåede løsninger, og det har bl.a. vist sig, at forudsætningerne om emissionerne fra de nye IC4-togsæt og de remotoriserede IC3-togsæt er meget afgørende for, hvor store effekter, man kan forvente at opnå. I forlængelse af modelarbejdet har Trafikministeriet derfor anmodet DSB om at teste emissionerne fra de motorer, som de nye IC4-tog leveres med, og de motorer, som skal indbygges i IC3-togene, under driftsforhold som på Nørreport Station. Der foreligger endnu ikke resultater af dette arbejde.

I efteråret 2002 viste modelberegningerne under de givne forudsætninger om bl.a. tog-emissioner, at luftkvalitetsproblemet ville være løst, når de nuværende gamle diesellokomotiver blev erstattet af mere moderne tog i 2006 – det endda selv om der i 2006 ville være en mere intensiv køreplan. Med sådanne resultater ville der ikke være behov for at investere i yderligere i ventilation, der kunne forbedre luftkvaliteten på stationen.

En efterfølgende validering af modellen i forhold til dagens luftkvalitet, målt ved en ny målemetode, har imidlertid vist, at både målinger og beregningsmodel er behæftet med ikke uvæsentlig usikkerhed (NO<sub>2</sub>-koncentrationen beregnes for lavt), og der vil derfor være behov for et videre arbejde med at kvalificere modellen og målingerne.

Det er således vanskeligt på nuværende tidspunkt at sige præcist, hvad der skal til af foranstaltninger, for at kunne overholde grænseværdien i fremtiden, og både DSB og Banestyrelsen mener, at det vil være meget tvivlsomt, om det reelt vil være muligt at nå de fastsatte grænseværdier for udeluft. Et sådant påbud vil i givet

fald blive anket til Miljøstyrelsen, hvilket også er meddelt Miljøkontrollen.

I den netop offentliggjorte investeringsplan peges på, at der er behov for en indsats på Nørreport Station, og at et udredningsarbejde nærmere bør detaljere indsatsen. Dette udredningsarbejde, der også forventes at involvere Miljøkontrollen, forventes igangsat i år, og DSB og Banestyrelsen er fortsat løbende i dialog med Miljøkontrollen om forbedring af forholdene.

Samlet set er der således ikke grundlag for at konkludere, at der ikke skulle være sket noget i sagen om Nørreport station siden den 27. november 2001.

#### Spm. nr. S 2406

Til statsministeren (12/3 03) af:

**Jacob Buksti (S):**

»Vil statsministeren, idet der henvises til statsministerens svar på spørgsmål nr. S 1404, foranledige, at den opgørelse over antallet af ansatte »særlige rådgivere« i 1997, som Venstres politiske ordfører Jens Rohde henviste til under debatten om F 9 den 16. januar 2003, offentliggøres, eller vil statsministeren foretage en sammenligning og sammenstilling af statsministerens optegnelse og Venstres opgørelse over presserådgivere, der fungerede som såkaldte »særlige rådgivere«, vel vidende, at denne betegnelse først blev fastlagt i 1998 med betænkning 1354, og er statsministeren på denne baggrund enig med Venstres politiske ordfører i, at »allerede i 1997 havde Nyrup-regeringen ansat 19 presserådgivere«, altså flere end den nuværende regering, hvor der ifølge Venstres politiske ordfører kun er ansat én pr. minister, nemlig 18?«

#### Svar (20/3 03)

**Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):**

Jeg kan i det hele henviser til min besvarelse af spørgsmål nr. S 1404, idet jeg ikke har yderligere at tilføje.