

[Jørgen Jensen]

**Jørgen Jensen (DKP):**

Jeg forstår, at man forbereder ændringer, men vi ved jo, at det kan tage lang tid, når det gælder den slags ændringer. Når det gælder indgreb af anden karakter, kan det gå hurtigere. Men det, jeg sådan set ønsker at få svar på, er, hvad man vil gøre, indtil man finder frem til de mere sikre kontrolforanstaltninger, som man altså åbenbart er klar over skal gennemføres.

Jeg vil også godt her understrege, at skibstilsynet for nylig meddelte, at det kun var i stand til at tage stikprøver, at det ikke havde nogen sikkerhed for, at de indberetninger, der kom fra skibene, altid kom til tiden, og at de var rigtige. Jeg vil godt understrege, at når jeg talte om søfartsorganisationerne, så var det altså besætningsorganisationerne og ikke rederierne, jeg tænkte på, for det er besætningsorganisationernes medlemmer, der bliver ramt.

Jeg vil godt udbygge det med at sige: overvejer man også at gøre det strafbart for skibsførere og for rederier, hvis de oplysninger, de indsender, ikke er i overensstemmelse med sandheden, eller hvis de ikke kommer ind til de tider, som skibstilsynet forlanger? Jeg mener altså, det er nødvendigt, at man her øjeblikkelig griber ind, ikke alene med henvisning til det forlis, som skete, men også med henvisning til de gentagne henvendelser, som har været fra søfartsorganisationerne – her tænker jeg på Styrmandsforeningen, Sømændenes Forbund og også Maskinmestrenes Forening. Det er altså ikke noget, der er ukendt. Man har gang på gang peget på, hvorledes man kunne løse problemet, og man har også protesteret mod de dispensationer, der blev givet.

Jeg mener altså, det er nødvendigt, at man nu sikrer bådene lovmæssigt, at man ændrer bemandingsreglerne, at man ændrer muligheden for at give dispensationer, men navnlig at man ændrer kontrollen, og jeg vil godt understrege endnu en gang, at det var altså besætningsmedlemmernes organisationer, jeg mente skulle ind i billedet her og nu. Endelig spurgte jeg, om man vil gøre det strafbart, hvis skibsførere eller rederier ikke giver de reelle oplysninger.

**Handelsministeren (Ivar Nørgaard):**

Jeg kan kun kort svare, at vi vil lade de her fremlagte forslag indgå i overvejelserne, og at vi skal fremskynde overvejelserne mest muligt.

Hermed sluttede spørgsmålet.

4) Til *ministeren for offentlige arbejder* af:

**Fuglsang (DKP):**

»Vil ministeren halvere toghastigheden over Storstrømsbroen, indtil broforholdene kommer i orden?«

(Spm. nr. 302).

Skriftlig begrundelse.

På baggrund af det nye toguhæld på Storstrømsbroen må der træffes nogle mere effektive foranstaltninger for at sikre mod togulykker, der kan ramme flere hundrede menneskers liv.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):**

Togafsporingen på Storstrømsbroen den 3. januar i år bør efter min mening ikke medføre en generel nedsættelse af togenes størst tilladte hastighed, som nu er på 100 km i timen. I det foreliggende tilfælde ville en største hastighed på f. eks. 50 km/t næppe have medført et andet hændelsesforløb. De jernbanemæssige sikkerhedsforanstaltninger anses for tilstrækkelige. Således bevirkede jernbanesporets beskyttelsesskinner, hvis formål er at hindre en afsporet vogn i at beskadige broens bærende konstruktioner eller styrte i vandet, netop, at den omhandlede afsporing ikke udviklede sig til en alvorlig ulykke, idet den afsporede forreste bogie på lokomotivet blev, om jeg så må sige, styret af køreskinne og af beskyttelsesskinne.

Der er i øvrigt etableret vagtkørsel på broen døgnet rundt, hvilket indebærer, at en brovagt gennemkører brostrækningen så vidt muligt umiddelbart før hver togpassage.

En flytning af lysmasterne, der indgår i et større arbejde omfattende istandsættelse af broens vejbane, var forudsat påbegyndt i oktober 1977, men har måttet udsættes, da licitationen viste væsentligt højere udgifter end vurderet og derfor blev annulleret. En revurdering af udbudsgrundlaget igangsattes og nærmer sig nu sin afslutning, således at vi