

[Udenrigsministeren]

lande fælles repræsentation. Mulighederne for en videre udbygning af samarbejdet er blevet kortlagt af en embedsmandsgruppe, hvis betænkning forventes forelagt Nordisk Råd i 1980.

Spørgsmålet om fælles nordiske repræsentationer i visse – særlig nye – lande har været overvejet, men på baggrund af hvert enkelt af de nordiske landes udenrigs- og sikkerhedspolitiske situation samt i lyset af deres ofte konkurrerende interesser på det handelsmæssige område har det ikke vist sig muligt at etablere fælles diplomatiske repræsentationer. Derimod har det været muligt at iværksætte et nordisk konsulært samarbejde, der indebærer, at alle nordiske konsulater er forpligtede til at bistå borgere fra andre nordiske lande, der ikke opretholder konsulater i den pågældende by.

Fra dansk side er man interesseret i og rede til at deltage fuldt og helt i det nordiske samarbejde, herunder også på det udenrigspolitiske område, samt at leve op til de særlige forpligtelser, der følger af vor rolle som brobygger mellem det nordiske og det europæiske samarbejde. Det nordiske samarbejde er ikke svækket og står ikke i et modsætningsforhold til det europæiske samarbejde. Ved vor deltagelse i det nordiske samarbejde vil vi stedse være opmærksomme på de fordele, dette indebærer, og på de initiativer, herunder Foreningerne Nordens Forbunds udenrigspolitiske handlingsprogram, der fremkommer.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (4/9 79) af:

Inger Stilling Pedersen (KrF):

»Hvad vil ministeren foretage for bedre at sikre DSBs passagerer og materiel?«
(Spm. nr. 1450).

Begrundelse.

Det må være DSBs ansvar, at passagererne kan rejse så sikkert og trygt som muligt. DSBs personel må kunne sikre såvel passagerer som materiel. Der er f. eks. mange mennesker, som ikke tør benytte tog fredag og søndag aften, bl. a. på grund af drikke i togene, ligesom mange mennesker føler sig utrygge ved at benytte de sene S-tog, da der ikke

er personel i S-togene og der ikke er gennemgang mellem de enkelte vogne.

Besvarelse (14/9 79):

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Problemerne koncentrerer sig hovedsageligt om S-togene i aftentimerne, hvor der er relativt få passagerer, men til gengæld en koncentration af urolige elementer. Det største problem er de sene aftentog fra Klampenborg i »bakketiden«.

Den mest effektive måde at dæmme op for hærværk og uro vil naturligvis være en øget overvågning af togene. Materiellets indretning – tog med op til 8 vogne uden gennemgang fra vogn til vogn og kun betjent ved lokomotivføreren – gør dog, at en virkelig effektiv overvågning skulle bestå i, at der var personale i hver enkelt vogn, hvilket vil medføre store udgifter, selv om det kun drejer sig om aftentimerne.

Hvis man i stedet for personale i hver vogn forestiller sig en ordning med patruljering i hvert tog udført af 2 mand i aftentimerne, vil omkostningerne alligevel blive af betragteligt omfang, da der er 26 togstammerne i drift på en gang. De vil langt overstige de årlige hærværksudgifter, som alligevel ikke vil forsvinde helt, da der selvfølgelig også sker hærværk om dagen, og da en patrulje om aftenen jo kun vil kunne overvåge en vogn ad gangen.

DSB har derfor valgt den fremgangsmåde at udbygge samarbejdet med politiet, hvilket har medført, at der foretages patruljering ved uniformeret politi i visse sene aftentog fra Klampenborg i »bakketiden«. Endvidere er politiet altid behjælpeligt ved tilkaldelse, hvilket f. eks. i praksis kan foregå ved, at lokomotivføreren via togets radio beder om tilkaldelse af politi ved en følgende station. Assistanzen fra politiet inden for hovedstadsområdet forventes udvidet i 1980 afhængigt af politiets personalesituation.

Det skal i øvrigt bemærkes, at det økonomiske ansvar for S-banerne påhviler hovedstadsrådet.

Hærværket og uroen i øvrige tog er af væsentligt mindre omfang, bl. a. på grund af materiellets konstruktion, der medfører, at personalet færdes i hele toget, samt den om-