

[Jørgen Tved]

Begrundelse

En undersøgelse har fortalt, at cirka en syvendedel af de rejsende med DSB kommer for sent på arbejde, og at cirka hver fjerde kommer for sent hjem.

Det er et ubehageligt pres at komme for sent; det kan betyde mistede indtægter, og det kan betyde, at man ikke kan få hentet børn i daginstitutionerne eller få købt ind.

Svar (16/10 87):

Trafikministeren (Nør Christensen):

Ansvar for den kollektive personbefordring i hovedstadsområdet påhviler i henhold til lov nr. 270, 1977, Hovedstadsrådet, hvad angår S-banerne, de lokale dieselbaner Hillerød-Helsingør og Ballerup-Frederikssund og busdriften. Rådet fastlægger således på disse områder suverænt drifts- og investeringsbudgettet samt andre forhold, hvoraf mulighederne for overholdelse af køreplanerne afhænger. Jeg har derfor ikke nogen mulighed for at influere på kvaliteten af det produkt, som Hovedstadsrådet tilbyder.

Ansvar for driften af privatbanerne i hovedstadsområdet påhviler disse.

Men i øvrigt kan jeg nævne, at jeg, som det vil være bekendt, for nylig har nedsat et udvalg med den opgave at foretage en samlet vurdering af den fremtidige trafiktilrettelæggelse i hovedstadsområdet, herunder af det organisatoriske og økonomiske grundlag for trafikordningen i området.

Hvad angår den banedrift i hovedstadsområdet, der henhører under DSB, kan jeg oplyse, at der gennem de seneste år er anvendt mange investeringsmidler på gennemførelse af en elektrificering af DSBs hovedstrækninger samt på forbedring af disses kapacitet, f.eks. ved anlæg af to nye hovedspor mellem København og Roskilde. Disse to spor tages i brug ved overgangen til sommerkøreplanen i 1988 samtidig med, at elektrificeringen København-Roskilde er gennemført. Herved må såvel overholdelsen af køreplanerne som kvaliteten af produktet som helhed påregnes at blive forbedret.

Elektrificeringsprogrammet fortsætter i øvrigt, i første omgang øst for Storebælt, og vil på længere sigt medføre en bedre regularitet i togtrafikken.

Spm. nr. S 29

Til *justitsministeren* (8/10 87) af:

Jørgen Tved (FK):

»Vil regeringen foranledige, at alle biler, som importeres til Danmark, bliver forsvarligt rustbehandlet gennem galvanisering, og at merudgiften finansieres over en statsafgift?«

Begrundelse

Importen af biler er en stor belastning for Danmarks betalingsbalance, ligesom en bil, der alt for hurtigt bliver ødelagt af rust, er en alvorlig belastning for et privat budget.

Da det er teknisk muligt for en ganske ringe betaling at galvanisere en bil, før den bliver samlet, vil en sådan rustbehandling på alle måder være en gevinst for samfundet.

Svar (19/10 87):

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Jeg kan bekræfte, at der ikke i dag er krav om, at biler skal være rustbehandlede ved galvanisering.

De gældende regler om køretøjers indretning og udstyr er fastsat med hjemmel i færdselsloven og skal således varetage hensynet til færdselssikkerheden. Der er efter Justitsministeriets opfattelse ikke sådanne færdselssikkerhedsmæssige hensyn knyttet til galvanisering af køretøjer, at det kan begrunde fastsættelse af obligatoriske regler herom.

Et forbud mod import af biler, der ikke er galvaniserede, ville i øvrigt være en teknisk handelshindring, der ville stride mod forbudsbestemmelsen i EØF-traktatens art. 30 og i øvrigt mod indgåede GATT-forpligtelser. En sådan handelshindring er kun mulig, hvis den kan retfærdiggøres ud fra hensynet til den offentlige sikkerhed og orden eller menneskers og dyrs liv og sundhed samt andre ikkeøkonomiske hensyn.

Spm. nr. S 30

Til *industriministeren* (8/10 87) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvad er baggrunden for, at et lovforslag om lodspligt for skibe med farlige laster igennem danske farvande ikke er med i ministerens