

[Trafikministeren]

Arbejdet udføres under tilsyn af det tyske arbejdstilsyn, DSB's inspektører, færgernes skibsførere og maskinchefer. Færgernes skibsførere, som er ansvarlige for overholdelse af sikkerheden, foranlediger, at de fornødne sikkerhedsforanstaltninger om bord iværksættes og overholdes af personalet i henhold til det danske arbejdstilsyns regler.

I de tilfælde, hvor DSB-personale nødvendigvis må bevæge sig i områder med asbestarbejde, iagttages således de samme sikkerhedsregler, DSB iværksætter, når arbejdet udføres på danske værfter, bl.a. ved anvendelse af personlige beskyttelsesmidler samt afmærkning og afspærring af områder, hvor der foregår asbestarbejder.

Det tyske arbejdstilsyn foretager tillige luftasbestmålinger om bord i færgerne som kontrol af, at man atter kan færdes frit i områder, hvor der er udført asbestarbejder. Disse kontrolmålinger forelægges den ansvarlige skibsfører.

Spm. nr. S 647

Til trafikministeren (23/2 88) af:

Helge Sander (V):

»Hvad er forklaringen på, at der ikke er fri befordring med SAS' indenrigsruter, når man skal rejse videre fra København til det øvrige Norden, i lighed med rejser til resten af Europa?«

Begrundelse

I betragtning af, at der ikke er direkte forbindelse til Norge, Sverige og Finland fra Jylland, finder spørgeren det urimeligt at belaste de jyske SAS-kunder med en ekstra udgift på ca. 1.000 kr. – ikke mindst fordi der f.eks. er fri befordring mellem Karup og København, hvis man skal videre til Hamburg. Det er også mærkværdigt, at flyrejserne med SAS til de reducerede priser (røde og grønne) kun gælder ud af Kastrup Lufthavn.

Svar (10/3 88):

Trafikministeren (Nør Christensen):

Jeg kan oplyse, at der for normalprispassagerer fra provinsen er fri befordring med indenrigsflyet til København, når passagererne skal rejse videre fra København til de fleste lande i Europa.

Ordningen blev indført i 1960'erne på det tidspunkt, hvor SAS kun befløj indenrigsnettet fra Ålborg, Århus og Rønne. Begrundelsen for etableringen af ordningen var, at passagerer fra provinsen til mange lande i Europa måtte flyve en omvej, før de i København kunne få flyforbindelse til destinationen.

Ordningen er senere blevet udvidet til også at omfatte ruterne mellem København og de nyere indenrigsdestinationer.

De lande, der dengang blev undtaget fra ordningen, var Norge, Sverige, Finland, Sovjetunionen, Polen og Tjekkosllovakiet, idet passagerer fra provinsen til disse lande allerede ved at rejse til København rejste i den rigtige retning.

De nævnte lande er fortsat ikke med i ordningen.

Baggrunden for, at ordningen kun omfatter normalprispassagererne, skal ses i lyset af den omstændighed, at der ikke ud af specialpriserne er mulighed for at betale indenrigsstrækningen. Denne strækning skal nemlig betales af det selskab, som får transporten på udlandsruterne, dvs. hvad enten det er SAS, Lufthansa eller andre, med fuld pris.

Spm. nr. S 654

Til arbejdsministeren (24/2 88) af:

Taanquist (S):

»Er det korrekt, at en lang række farlige stoffer, som anvendes på arbejdspladserne, ikke er anmeldt til Produktregisteret, og at myndighederne derfor ingen viden har om deres farlighed?«

Begrundelse

I en artikel i Det Fri Aktuelt den 29. januar 1988 anføres, at kun hvert tredje af de i alt 100.000 kemikalieprodukter, som bruges på arbejdspladserne, er registreret, og at industrien hemmeligholder oplysninger om fire ud af fem kemiske stoffers eventuelle farlighed. Det anføres endvidere, at importører ganske vist skal anmelde nye kemiske produkter, hvis de er farlige, men dette sker ikke altid. For 80 pct. af alle kemiske stoffer gælder, at myndighederne ingen viden har om, hvorvidt de er farlige. Om kræftsisikoen findes der kun offentligt tilgængelig viden for 5,6 pct. af alle stoffer.