

[Trafikministeren]

imod uheld er påkrævet, vil brandmyndigheden (indsatsledelsen) ved hjælp af vognenes afmærkning få oplysning om indholdet af vognene, ligesom denne oplysning umiddelbart vil kunne indhentes hos DSB eller via DSB's informationssystem.«

Som det fremgår af ovennævnte, vurderes det, at risikoen for uheld under henstillen ikke er større end risikoen for uheld under transport, snarere tværtimod (blandt andet på grund af vognenes konstruktion).

Når vognene alligevel blev fjernet fra Vordingbog Station i marts, skyldes det en vurdering af en konkret hærværkssituation på Proms Kemiske Fabrik, hvor den ansvarlige indsatsleder, brandinspektøren i Vordingborg, anmodede DSB om at fjerne vognene. Vognene blev tilført Vordingborg igen mandag morgen til normal udkørsel til Proms Kemiske Fabrik.

Spm. nr. S 429

Til *trafikministeren* (11/4 91) af:

Ingrid Rasmussen (S):

»Vil ministeren oplyse, om der tidligere har været tale om indhegning af jernbanearealet på Vordingborg Station, således at uvedkommende ikke kan få adgang til terrænet, og i bekræftende fald hvorfor der endnu ikke er sket en sådan indhegning, og vil ministeren oplyse, hvilke sikkerhedsforanstaltninger ministeren har tænkt sig at iværksætte på DSB's stationer i bymæssige bebyggelser landet over, hvor godsvogne med giftstoffer står ubevogtet oplagret?«

Begrundelse

Der henvises til en artikel i *Det Fri Aktuelt* den 10. april 1991.

Svar (19/4 91):

Trafikministeren (Ikast):

Tidligere trafikminister Frode Nør Christensen udtalte i november 1986, da spørgsmålet om vognene på Vordingborg Station sidst var fremme til debat, at han ville se på, om en indhegning ville være ønskelig og mulig.

DSB udtalte i den anledning, at en effektiv indhegning, således at uvedkommende ikke kan få adgang til arealet, ikke kan etableres, idet det altid vil være muligt at få adgang til perronerne og derefter ved ulovligt at gå tværs over sporene til resten af sporearealet.

Spørgsmålet blev i øvrigt behandlet i den af justitsministeren i december 1986 nedsatte arbejdsgruppe (omtalt i mit svar på spørgsmål nr. S 428). Arbejdsgruppen fandt, at de konstruktionsforskrifter, som er fastsat for jernbanevogne, også under henstillen giver den fornødne sikkerhed, jf. den mere udførlige redegørelse herom i mit svar på spørgsmål nr. S 428.

Med baggrund i arbejdsgruppens betænkning (nr. 1128/1988) og dens redegørelser og anbefalinger samt under hensyn til de af DSB allerede truffene foranstaltninger (særligt adskilt oprangering af vognene på Vordingborg Station og særlig kontrol af disse vogne) agter jeg ikke at foretage yderligere.

Spm. nr. S 430

Til *kommunikationsministeren* (11/4 91) af:

Kofod-Svendsen (KRF):

»Finder ministeren det i overensstemmelse med god markedsføringsskik, at Postgiro fremfører, at den fungerer efter sædvanlige bankprincipper og yder tilsvarende service, selv om der medgår tre dage, fra et beløb er indbetalt på et posthus, til det krediteres indehaverens konto?«

Begrundelse

Der henvises til en artikel i *Børsen* den 4. april 1991 side 19 af Poul Boeg.

Svar (19/4 91):

Kommunikationsministeren (Torben Rechen-dorff):

Indledningsvis må det slås fast, at det ikke er rigtigt, at Postgiro i markedsføringen af sine tjenesteydelser fremhæver, at den »fungerer efter sædvanlige bankprincipper og yder tilsvarende service«.

Tværtimod understreger Postgiro i markedsføringen, at forretningsprincipperne på mange punkter er forskellige fra bankernes. Det skyldes, at statsvirksomheden Postgiro og bankerne har forskellige vilkår at arbejde under.

Postgiro lægger først og fremmest vægt på at varetage hurtige og sikre betalingsformidlinger. Eksempelvis lægges der ikke skjul på, at Postgiro ikke yder den samme personlige service som bankerne. Til gengæld er Postgiros gebyrer lavere, udsendelsen af kontoudtog langt