

[Trafikministeren]

skud. Det er derfor planlagt, at en af de tiloversblevne færger flyttes til Bøjden-Fynshav-overfarten, og at »Najaden«, der i dag sejler på Bøjden-Fynshav-overfarten, flyttes til Samsøoverfarten til erstatning for »Kalundborg«. Kapaciteten på overfarten ændres ikke ved dette.

At det er »Najaden«, der påregnes flyttet, skyldes, at denne færge på grund af sit diesel-elektriske maskineri er bedst egnet til sejlads i farvandet mellem Kalundborg og Samsø og til sejlads i is.

»Najaden« har imidlertid ikke den samme store maskinkraft som »Kalundborg«, hvorfor sejltiden på overfarten i givet fald vil blive forlænget med ca. 20 minutter. DSB er opmærksom på den forringelse af Samsøs færgebetjening, der ligger heri, hvorfor der er igangsat undersøgelser vedrørende de tekniske og økonomiske muligheder for at indbygge ekstra maskinkraft i »Najaden« eller, hvis det er mere hensigtsmæssigt, i en af de andre tiloversblevne færger.

Sideløbende hermed har DSB undersøgt mulighederne for at opretholde besejlingen af Samsø under sådanne isforhold, hvor den nye færge må give op, men hvor »Kalundborg« ville have kunnet fortsætte sejladsen.

Under disse forhold vil DSB indsætte en af prinsessefærgerne fra Helsingør-Helsingborg-overfarten såvel mellem Kalundborg og Samsø som mellem Samsø og Århus, når Hou-Sælvig-overfarten må indstille sejladsen. Et sådant arrangement kan iværksættes med ret kort varsel.

Med den større maskinkraft i prinsessefærgerne vil ruterne kunne opretholdes selv under ret strenge isvintre, hvortil kommer muligheden for at indsætte isbryderassistance eller assistance fra de større færger, som besejler Kalundborg-Århus-overfarten.

Det kan yderligere oplyses, at sejlplanen fra den 2. juni 1991 bliver tilrettelagt sådan, at der om sommeren bliver en tidligere morgenafgang fra Kolby Kås på tirsdage-lørdage. Hermed bliver der skabt bedre muligheder for, at endagsrejsende til og fra Samsø kan få en hel dag på øen eller i København.

Spm. nr. S 338

Til *miljøministeren* (13/3 91) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Ministeren bedes oplyse, hvilke undersøgelser der lå til grund for, at det i et samråd i Folketingets Trafikudvalg kunne fremføres, at »S/S Leonardo da Vinci« var mere miljøskånsom i brug end de mindre danske sandsugere.«

Begrundelse

Inden man gav lov til at lade »Leonardo da Vinci« gå i gang med at suge sand i Storebælt, blev det under et samråd med den daværende miljøminister fremført, at det var bedre for havmiljøet at bruge denne store sandsuger frem for de mindre danske sandsugere, der godt kunne have udført arbejdet efter deres eget udsagn.

Socialistisk Folkeparti, der havde indkaldt til det pågældende samråd, gav hele tiden udtryk for, at det rigtigste og mest skånsomme måtte være de mindre danske sandsugere, da de ikke ville pløje så meget bundmudder op.

Ifølge oplysninger fra fiskerne i området er fiskene nu væk, og der er udbetalt erstatninger til fiskerne.

Svar (21/3 91):

Miljøministeren (Per Stig Møller):

»Leonardo da Vinci« er en såkaldt cuttersuger. Den er blevet anvendt af A/S Storebælt-forbindelsen i forbindelse med udførelse af kompensationsafgravning, udgravninger til Østbroens pyloner (hovedtårne) og en del af afgravningerne i forbindelse med udretning af sejlroute T.

Disse udgravninger er altovervejende gennemført i moræneler og har kun kunnet udføres af enten gravemaskiner eller cuttersugere.

Danske sandsugerfartøjer har derfor ikke kunnet bruges til de arbejder, der er udført af »Leonardo da Vinci«.

Af den skriftlige begrundelse for spørgsmålet fremgår det imidlertid, at det må være sandindvindingen i området Romsø Sø, der er udført af sandsugeren »James Ensor«, der ønskes oplysninger om.

Anvendelsen af Romsø Sø-graveområdet til indvinding af fyldsand til brug for anlæg af den faste forbindelse over Storebælt er baseret på en samlet afvejning af forsyningsmulighederne til anlægget. Området er taget i brug, da der på daværende tidspunkt var brug for yderligere et indvindingsområde.