

Svar (29/7 91):

Trafikministeren (Ikast):

Færgen »Prinsesse Elisabeth« har genoptaget sin sejlads på Helsingør–Helsingborg-overfarten onsdag den 24. juli 1991.

Muligheden for at sende færgen tilbage til Helsingør opstod, da færgen »Dronning Margrethe II«, der har været til reparation på Fredericia Værft, blev afleveret torsdag den 18. juli 1991 og indsat på Rødby–Puttgarden-overfarten søndag den 21. juli 1991. Derved blev færgen »Knudshoved« frigjort og umiddelbart derefter sendt til Kalundborg–Århus-overfarten, hvor den er indsat i stedet for »Prinsesse Elisabeth«.

At anvende færgen »Hammershus« har naturligvis været drøftet i DSB i den aktuelle situation, men færgen kan ikke umiddelbart indsættes på andre overfarter, uden at tilpasninger af forskellig art skal foretages. Hertil kommer, at færgen kun kan overføre ca. 70 personbiler, og at dens største dækshøjde kun er 3,65 m. En så lav dækshøjde skaber problemer med overførsel af busser og lastbiler, hvilket også var en af årsagerne til, at Bornholmstrafikken ikke kunne anvende færgen hensigtsmæssigt.

Spm. nr. S 756

Til trafikministeren (19/7 91) af:

Ole Donner (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvilke ekstraudgifter der har været på Århus–Kalundborg-overfarten, siden færgerne »Ask« og »Urd« blev indsat, herunder ekstraudgifter til leje af færge og fly, busser, taxa, hoteller, slæbebåde og andet materiel, udgifter til udenlandske eksperter, reservedele m.v., samt oplyse, hvilke konti inden for DSB der er belastet af skandalen omkring overfarten?«

Begrundelse

Spørgsmålet ønskes besvaret af hensyn til overfartens fremtid. Det er vigtigt at få oplyst, om DSB overhovedet er i stand til at drive disse færger fremover, eller om der skal tages andre forholdsregler. Spørgeren mener, det er vigtigt at få oplysninger frem bl.a. for at sikre, at DSB ikke laver en ny statslig skandale i form af kreativ bogføring.

Svar (29/7 91):

Trafikministeren (Ikast):

Der foreligger endnu ikke et samlet økonomisk billede, fordi der stadig er tale om en indkøringsperiode på overfarten.

Indtil videre vil der fortsat være en erstatningsfærge stationeret på overfarten i det tilfælde, at der stadig skulle forekomme uregelmæssigheder i driften. DSB's foreløbige vurdering af de rene driftsomkostninger ved at have fuldt bemandede DSB-færger fra andre overfarter stationeret på Kalundborg–Århus-overfarten samt ved at have gennemført ekstrasejladser på Helsingør–Helsingborg-overfarten er ca. 3,5 mio. kr. Der har indtil den 24. juli været indsat ekstrafærger på overfarten svarende til 64 døgn.

Der vil også i tiden fremover blive foretaget forbedringer af materiel og maskineri på de to indchartrede færger ud fra de driftserfaringer, der er opnået, og på baggrund af den uvildige analyse af færgerne, som skibskonulentfirmaet Knud E. Hansen har foretaget. De allerede afholdte og forventede udgifter hertil er endnu ikke gjort samlet op.

En samlet opgørelse af omkostningerne for DSB ved indsættelsen af de to færger på overfarten vil tage nogen tid, fordi færgerne ikke er DSB's ejendom, men indchartret på en flerårig lejekontrakt. Der indgår således blandt andet overvejelser om erstatning for forsinket levering af færgerne samt overvejelser vedrørende vilkårene ved leveringen af færgerne til DSB.

Spm. nr. S 757

Til trafikministeren (22/7 91) af:

Martin Glerup (S):

»Har ministeren været inddraget i/accepteret energiministerens beslutning om nedlæggelse af forskningsudvalget for energianvendelse i transportsektoren, og hvordan forestiller ministeren sig at målsætningen i regeringens transporthandlingsplan for miljø og udvikling kan realiseres uden styrkelse af den relevante og meget vigtige forskning i vejtransportens sammenhæng med energi- og miljøsektoren?«

Begrundelse

Regeringens transporthandlingsplan siger, at der skal ske øget indsats for at nedbringe