

[Ministeren for offentlige arbejder]

at dækningsbidraget vil blive på ca. 1 mill. kr. pr. år.«

Der foreligger ikke tilsvarende detaljerede beregninger for de øvrige DSB-færger, der anvender fuelolie. DSB vurderer imidlertid, at de gennemførte beregninger for færgen »Roms« i store træk er repræsentative for de økonomiske konsekvenser ved overgang til fuelolie også for de andre DSB-færger, der anvender fuelolie.

Hvad angår den anførte prisforskel på fuel- og dieselolie på ca. 600 kr. pr. ton, der er væsentlig for et positivt økonomisk resultat, gælder, at den aktuelle prisforskel er væsentlig mindre. DSB vurderer, at den nævnte prisforskel vil være gældende på længere sigt.

Overgangen fra dieselolie til fuelolie har ikke været begrundet i miljømæssige hensyn, og der kan ikke peges på miljømæssige forbedringer ved denne overgang.

Spm. nr. S 846

Til *ministeren for offentlige arbejder* (12/3 87) af:

Erenbjerg (S):

»Hvilken betydning vil en væsentlig mandskabsreduktion på DSBs færger få for regulariteten på ruterne?«

Begrundelse

DSBs trafikpolitik har i de senere år været fokuseret på regularitet. En regularitet, der har været opnået, blandt andet fordi akutte småreparationer har kunnet udføres af færgerens mandskab, uden at færgerne har været taget ud af driften.

Svar (20/3 87):

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

De foreslåede reducerede besætninger vil ikke få indflydelse på regulariteten for DSBs færger.

Besætningsreduktionerne skal sammenholdes med automatiseringstiltag og omlægning af arbejdet, således at en større del af arbejdsopgaverne udføres af personale, som arbejder i dagtimerne på hverdage ganske som i virksomheder på land.

Samtlige DSB-overfarter er så korte, at kun meget få reparationsopgaver ikke kan afvente færgens ankomst til havn, hvor tilkaldt personale vil kunne sættes ind. Hvor akutte småreparationer ikke kan afvente ankomst til havn, skal de udføres af den sejlen- de besætning, der vel at mærke har fuld tjenestetid døgnet rundt, idet færgen har fem besætningshold i kontinuerlig drift.

Spm. nr. S 847

Til *ministeren for offentlige arbejder* (12/3 87) af:

Erenbjerg (S):

»Har repræsentanter for motor- eller dæksbesætninger været draget ind i de drøftelser, der har fundet sted vedrørende planerne om en mandskabsreduktion på DSB-færgerne?«

Begrundelse

Gennemgribende ændringer af ansattes arbejdsvilkår i veldrevne virksomheder på det private arbejdsmarked drøftes normalt med de ansatte eller deres organisationer. Lignende forhold burde efter spørgerens opfattelse også gælde for offentlige virksomheder.

Svar (20/3 87):

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

I de tilfælde, hvor DSBs rederitjeneste ansøger om ændret bemanning af de enkelte færger, følges nedennævnte procedure:

- DSBs rederitjeneste udarbejder oplæg til ny bemanningsfastsættelse og drøfter dette med den koordinerende skibsfører og skibsmaskinchefen på færgen.
- Forslaget sendes til det driftsområde/den overfart, hvor færgen er hjemmehørende. Forslaget behandles her enten i samarbejdsudvalg eller teknologiudvalg, hvor også medarbejderne er repræsenteret.
- Forslaget tilbagesendes til DSBs rederitjeneste med samarbejdsudvalgets eller teknologiudvalgets kommentarer.
- Forslaget med de medfølgende kommentarer sendes til Statens Skibstilsyn, som på baggrund af materialet fastsætter beman-