

[Kim Behnke]

I McKinsey & Company's rapport »Analyse af DSB Gods« fra februar 1993 fremgår det af figur 4 på side 7, at omkostningen pr. tonkilometer for lastbiler varierer fra 4,00 til 12,00 kr., afhængigt af, om transporten foregår på motorveje eller i bymæssig bebyggelse. For godstog er oplyst en omkostning på mindre end 0,50 kr. Rapporten angiver EF KOM (92) 230 som kilde til oplysningerne.

Spørgeren vil nu gerne vide, hvilke tal der er korrekte.

Svar (18/2 93):

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Den af konsulentfirmaet McKinsey & Company udarbejdede rapport »Analyse af DSB Gods« indeholder i figur 4, side 7, en opgørelse af de samfundsmæssige omkostninger ved forskellige transportformer. Begrebet samfundsmæssige omkostninger dækker, som det fremgår af rapportens side 6, over den enkelte transportforms andel af infrastruktur-, og trafikovervågnings- og sygdoms-/ulykkesomkostninger samt miljøomkostninger i videste forstand, bl.a. støj og luftforurening.

Det er således ikke de direkte driftsomkostninger, der er anført i rapporten, men de såkaldt eksterne omkostninger ved de forskellige transportformer.

I omhandlede figur 4 er beløbene endvidere anført i ecu/1.000 tonkilometer og ikke i kr. pr. tonkilometer.

De i McKinsey-rapporten anførte tal kan således ikke på nogen måde sammenlignes med de i Dansk Vejforenings rapport anførte tal på driftsomkostninger ved bil- og jernbanetransport.

Spm. nr. S 360

Til *justitsministeren* (2/2 93) af:

Tom Behnke (FP):

»Hvad agter ministeren at foretage for at undgå de stigende og omfattende problemer på Fanø som følge af omdannelse af arresten til en udslusningsarrest for unge lovovertrædere?«

Begrundelse

For et års tid siden blev arresten på Fanø, der i mange år havde været brugt uden proble-

mer til spritafsonere, der gjorde stor nytte ved at hjælpe kommunen med strandrensning og lignende, omdannet til en udslusningsafdeling for unge strafafsonere.

Det skete ved, at den tilsvarende udslusningsinstitution i Esbjerg blev lukket og afsonere overført til Fanø, der nu ikke længere modtager spritafsonere. Disse ændringer forårsagede dengang masser af protester fra borgerne på Fanø til Justitsministeriet, men det hjalp ikke.

Der var ikke grænser for de mange beroligende udtalelser fra diverse myndigheder om, at der aldrig havde været problemer i Esbjerg, og at det ville der heller ikke komme på Fanø, selv om Fanø er et lille og sårbart samfund med kun 3.000 indbyggere, hvor folk er vant til, at det ikke er nødvendigt at låse dørene, osv.

Hvis ikke det er muligt at få flyttet institutionen tilbage til Esbjerg, bør staten fuldt ud erstatte de omkostninger, institutionen påfører samfundet på Fanø. Det kan ikke være rigtigt, at de lokale borgere skal være dem, der betaler for en fejlslagen politik inden for kriminalforsorgen.

Svar (16/2 93):

Justitsministeren (Pia Gjellerup):

I 1992 gennemførte kriminalforsorgen en række besparelser, der bl.a. indebar lukning af arrestafdelingen i Nordby på Fanø. Da pensionen Sporskiftet i Esbjerg stod over for gennemgribende reparations- og vedligeholdelsesarbejder, besluttede man at overføre pensionens drift til arrestafdelingens lokaliteter. I forbindelse hermed modtog kriminalforsorgen en del henvendelser fra beboere på Fanø, men efter fornyet overvejelse valgte man at fastholde den trufne afgørelse. Man lagde ved overvejelserne vægt på, at kriminalforsorgen i mange år har drevet pensionen Sporskiftet i Esbjerg uden nævneværdige problemer, og der var ved flytningen til Fanø ikke planlagt ændringer i pensionens drift, ej heller i henseende til klientlets sammensætning.

Direktoratet for Kriminalforsorgen har på baggrund af den omhandlede episode, som involverer 3 ganske unge lovovertrædere, bestemt, at pensionens beboersammensætning skal ændres, således at der herefter ikke uden tilladelse fra Direktoratet for Kriminalforsor-