

Undersøgelsen har til hensigt at belyse, hvilken forstyrrelseseffekt sejlads med katamaranfærger har, og om der er behov for begrænsninger i sejladsen af hensyn til fugle og sæler i det fredede område. Undersøgelsen vil blive tilrettelagt i samarbejde med bl.a. de to rederier, der i dag besejler området med katamaranfærger. Det tilstræbes at tilrettelægge undersøgelsen på en måde, så resultaterne kan anvendes også i andre områder, hvor der kan opstå lignende problemer.

Det vil ikke være hensigtsmæssigt i denne undersøgelse at inddrage de støjgener, som færgerne eventuelt påfører mennesker på land. Der har imidlertid også fra anden side været klaget over denne støj. Miljøstyrelsen har oplyst mig om, at styrelsen for tiden undersøger, om der er lovmæssig hjemmel til at gribe ind heroverfor.

Det tilføjes, at Miljø- og Energiministeriet ikke er bekendt med, om der findes andre nationale eller internationale undersøgelser om katamaranfærgers eller andre hurtigfærgers eventuelle skadevirkninger. Men spørgsmålet vil blive undersøgt, og eventuelt relevante resultater vil indgå i det kommende arbejde.«

Jeg har bedt Søfartsstyrelsen om at undersøge, om disse hurtigfærgers sejlads ud over de miljømæssige problemer kan indebære risiko for sejladsssikkerheden.

#### Spm. nr. S 2538

Til trafikministeren (4/9 95) af:  
**Tommy Dinesen (SF):**

»Vil ministeren oplyse, om der i det konkrete projekteringsarbejde på Øresundsforbindelsen arbejdes med muligheden af – på såvel den danske som den svenske side – at gennemføre en fysisk kontrol af lastbilers transport af farligt og brandbart gods, inden køretøjerne passerer sænketunnelen?«

#### Svar (14/9 95)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Spørgsmålet er identisk med Trafikudvalgets spørgsmål nr. 245, som jeg har besvaret med brev af 5. september 1995.

I min besvarelse af Trafikudvalgets spørgsmål oplyste jeg følgende:

»For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt der på såvel dansk som svensk side hensigtsmæssigt vil være mulighed for at gennemføre en fysisk kontrol af lastbilers transport af farligt og brandbart gods, forinden køretøjerne passerer sænketunnelen, har Øresundskonsortiet oplyst, at dette element indgår som ét af flere elementer blandt de eventuelle begrænsninger i transporten, der for nærværende analyseres i den dansk-svenske arbejdsgruppe, der behandler spørgsmål vedrørende transport af farligt gods.

Jeg finder det derfor rigtigst at afvente resultaterne af dette arbejde, før der tages stilling til et forslag som beskrevet af spørgeren.«

Jeg kan henholde mig til denne besvarelse, idet jeg ikke har yderligere at tilføje.

#### Spm. nr. S 2549

Til trafikministeren (5/9 95) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Hvad vil ministeren gøre for at sikre en rentabel og konkurrencedygtig togdrift på Øresund, og vil ministeren overveje at foreslå en nedsættelse af DSB's betaling for benyttelse af Øresundsforbindelsen, hvis trafikprognoserne for DSB viser sig ikke at holde stik?«

#### Begrundelse

Af en artikel i Politiken den 4. september 1995 (forsiden og side 2, 1. sektion) fremgår det, at svenske problemer med togdriften på den fremtidige Øresundsforbindelse kan skabe problemer for rentabiliteten og konkurrenceevnen på togforbindelsen i forhold til biler og busser. Det fremhæves bl.a., at togforbindelsen mellem København og Malmø vil få en køretid på en halv time, hvilket risikerer at flytte store dele af trafikken over på biler og busser. Denne udvikling er uheldig for DSB, og den harmonerer efter spørgerens opfattelse dårligt med regeringens overordnede målsætning i forhold til at prioritere jernbanetransporten.