

blev de togsæt, som var produceret, ikke overtaget fra leverandøren som forudset i kontrakten.

I henhold til kontraktens bestemmelser om bod ved forsinket levering opgjorde DSB således et bodskrav pr. 1. januar 1995 på 40 mio. kr. inkl. påløbne renter.

Dette beløb fremgår af den artikel i Jyllands-Posten, som spørgeren henviser til.

Ifølge oplysninger fra DSB var ABB ikke enig i DSB's opgørelse, og kun Sø- og Handelsretten ville derfor, som fastlagt i kontrakten, kunne afgøre, om og i hvilket omfang der kunne blive tale om en bod.

En retslig afgørelse i Sø- og Handelsretten ville imidlertid sætte arbejdet med den endelige færdiggørelse i stå, fordi ingen af parterne under en retssag ville tage ansvaret for at videreføre det fornødne tekniske udviklingsarbejde. Derfor var det i såvel DSB's som ABB's interesse at finde en ordning, der kunne sikre den størst mulige fremdrift i løsningen af de opståede tekniske problemer.

Der blev derfor indgået en tillægskontrakt i december 1994.

Spm. nr. S 384

Til trafikministeren (7/11 95) af:

Jan Køpke Christensen (FP):

»Kan ministeren bekræfte, at DSB blev presset til at ændre det første kontraktudspil fra 1990 i forbindelse med køb af elektriske regionaltoget?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 380.

Svar (22/11 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

DSB oplyser, at DSB som led i forhandlingerne i 1990 om indgåelse af kontrakten om køb af de elektriske regionaltoget ønskede, at ABB skulle påtage sig ansvaret for, at det elektriske regionaltoget og de elektriske EA-lokomotiver kunne køre uforstyrret på samme strømforsynings-afsnit.

ABB kunne ikke imødekomme dette ønske og begrundede det med, at de forskellige togtyper og strømforsyningssystemet var et samlet system, som ABB ikke havde det fulde ansvar for.

ABB tilkendegav dog skriftligt, at der ikke efter de foreliggende oplysninger forelå nogen risiko for funktionsforstyrrelser.

DSB skønnede i 1990, at såfremt DSB fastholdt sit krav til kontrakten, ville en mulig konsekvens heraf være, at kontraktforhandlingerne med ABB og dermed rekonstruktionen af Scandia brød sammen. ABB havde gjort det til en forudsætning i forhandlingerne om rekonstruktionen af Scandia, at der tilgik Scandia og ABB ordrer.

Spm. nr. S 415

Til sundhedsministeren (9/11 95) af:

Jan Køpke Christensen (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvor lang ventetiden er, og hvor mange patienter der venter på knæ- og rygoperationer, opdelt på amter?«

Begrundelse

Den 7. november 1995 var der i Københavns Amt 262 på venteliste til knæoperationer, hvoraf 116 havde ventet i over tre måneder. Til rygoperationer venter i alt 344, og heraf havde 188 ventet i over tre måneder.

Disse tal bekymrer i høj grad spørgeren, der gerne vil høre, hvad der gøres for at afkorte ventelisterne.

Samtidig opfatter spørgeren det som ganske væsentligt at få et overblik over situationen.

Svar (20/11 95)

Sundhedsministeren (Yvonne Herløv Andersen):

Den gennemsnitlige aktive ventetid for knæledsplastik (knæoperationer) var den 30. september 1995 141 dage. Den aktive ventetid er opgjort som ventetid på forundersøgelse eller behandling fratrukket passiv ventetid, som er ventetid enten begrundet i patientens eget valg eller i medicinske hensyn.