

**Svar (27/1 98)**

**Undervisningsministeren (Ole Vig Jensen):**  
Censorkorpset for historie, der dækker faget historie ved universiteterne i København, Aarhus, Odense og Aalborg samt Roskilde Universitetscenter, er af Undervisningsministeriet beskikket for perioden 1. april 1994 til 31. marts 1998, jf. bekendtgørelse nr. 332 af 25. maj 1993 om censorinstitutionen ved visse videregående uddannelser under Undervisningsministeriet.

I den aktuelle sag har ministeriet ikke modtaget nogen indstilling om afbeskikkelse af museumsinspektør, dr. phil. Thorkild Kjærgaard, som derfor fortsat er beskikket som censor i faget historie indtil beskikkelsesperiodens udløb den 31. marts i år. Jeg kan samtidig oplyse, at formandskabet for censorkorpset for historie netop nu forbereder indstilling af censorkorpset for den kommende 4-års periode fra 1. april 1998 til 31. marts 2002. Formandskabet har meddelt, at Thorkild Kjærgaard ikke på noget tidspunkt har været fjernet fra listen over personer, der forventes indstillet til beskikkelse som censor for den kommende periode. Formandskabet har af faglige grunde fortsat ønsket ham tilknyttet censorkorpset, selv om nogle institutioner har gjort indsigelse mod ham som censor, indsigelser som imidlertid ikke anfægter Thorkild Kjærgaards faglige kompetence. Endelig vil jeg gøre opmærksom på, at ansvaret for tildeling af censorer til eksaminer, bedømmelse af specialeopgaver m.m. hviler på censorformanden/formandskabet.

**Spm. nr. S 1065**

Til trafikministeren (14/1 98) af:

**Torben Rechendorff (KF):**

»Vil ministeren kommentere artiklen fra »Lokalposten, torsdagsavisen for Lyngby-Taarbæk, Bagsværd og Søllerød« torsdag den 8. januar 1998 om, at der ingen penge er til nye tog på Nærumbanen, specielt ønskes det oplyst, hvad planerne for privatbanernes organisatoriske placering skal være på længere sigt, og desuden ønskes det oplyst, om ministeren forestiller sig en endelig afklaring af privatbanernes placering inden udarbejdelsen af finansloven for 1999?«

**Svar (30/1 98)**

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

I den politiske rammeaftale om privatbanerne 1993-96 blev reserveret midler til indkøb af nye togsæt til privatbanerne. Aftalen betød, at banerne efter udbudsrunde anskaffede 13 IC2-togsæt, der blev leveret i 1997 og indsat på Frederiksværkbanen, Gribskovbanen, Odsherreds Jernbane, Høng-Tølløse Banen og Lollandsbanen.

Da IC2-togsættet er et forholdsvis stort togsæt (pris ca. 25 mio. kr. incl. moms), der bedst kan finde anvendelse på de større privatbaner, besluttede Trafikministeriet i 1995, at godkende anskaffelse af et såkaldt »let dieseltogsæt« (pris ca. 12 mio. kr.) til Lyngby-Nærum Banen, som er en lille bane. Efter udbudsrunde indkøbtes en RegioSprinter, der blev leveret til banen i 1996. Indkøbet af RegioSprinteren havde status af et forsøg, der skulle afklare om det lette dieseltogsæt generelt kunne anvendes på privatbanerne. Forsøget viste, at det kunne togsætsmodellen godt.

En kommende materielanskaffelse til privatbanerne kunne derfor være de relativt billige lette dieseltogsæt.

Yderligere materielanskaffelse kræver imidlertid, at der indgås politisk aftale herom, hvad ministeriet har meddelt samtlige privatbaner. Det er således ikke korrekt, når det i artiklen hævdes, at staten har givet tilsagn om støtte med 28 mio. kr. til indkøb af togsæt til Lyngby-Nærum Banen.

I sammenhæng med drøftelse om anskaffelse af nyt materiel til privatbanerne, finder jeg, at der er behov for en gennemgribende diskussion af privatbanernes situation.

Jeg har derfor taget initiativ til at indlede en drøftelse med de involverede parter om sagen, og jeg håber, at resultatet heraf kan blive indgåelse af en ny politisk rammeaftale.

**Spm. nr. S 1106**

Til miljø- og energiministeren (19/1 98) af:

**Anni Svanholt (SF):**

»Mener ministeren, at det miljømæssigt er acceptabelt at fylde 5 mio. m<sup>3</sup> flyveaske ud i Århus bugt i forbindelse med udvidelse af Århus Havn?«