

energi (propel under vand samt solceller) – herunder muligheder for tilskud, kampagner og lovkrav – og hvor stor en statsudgift kræves til etablering af en tilskudsordning, der kan få bådere til at foretrække en elmotor baseret på vedvarende energi ved den løbende udskiftning af bådens motor, og vil det være muligt at lade f.eks. Dansk Sejlunion administrere en pulje her til?»

Svar (30/8 01)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der har oplyst følgende:

»De danske erfaringer med elmotorer i fritidsbåde er endnu særdeles begrænsede på områder, der kan være afgørende for deres markedsføring. Det gælder især pålideligheden, driftssikkerheden, service fra danske firmaer m.v. Hertil kommer de sikkerhedsmæssige aspekter som fx ved havari i hårdt vejr og funktion af elektrisk sikkerhedsudstyr. En overordnet strategi for fx anvendelse af virkemidler til fremme af elmotorer til fritidsbåde vil både afhænge af større praktiske erfaringerne med elmotorer i Danmark og hvordan interesseorganisationerne stiller sig til disse.

Miljøstyrelsen har ikke oplysninger om hvor stort et tilskud der skal til for at få bådere til at foretrække elmotorer baseret på vedvarende energi i forbindelse med den løbende udskiftning af bådmotorer.«

Spm. nr. S 3653

Til miljø- og energiministeren (21/8 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Hvad kan ministeren oplyse om forbrug, forurening og gener i øvrigt knyttet til brugen af brændselsmotorer i havnerundfarten og havnebusserne i København, og vil ministeren tage kontakt til de pågældende for at høre, i hvilket omfang der er interesse for at gennemføre en omstilling fra disse motorer til elmotorer primært drevet via vedvarende energi, og under hvilke forudsætninger en sådan omstilling kan gennemføres?«

Svar (30/8 01)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der har oplyst følgende:

»Miljøstyrelsen har ved telefonisk kontakt til HT og DFDS, der driver henholdsvis havnebusserne og en væsentlig del af havnerundfarten, fået oplyst, at ingen af de to firmaer har modtaget klager fra offentligheden om gener af miljømæssig karakter.

DFDS har oplyst, at de i øjeblikket undersøger mulighederne for at forøge nye turistbådes energieffektivitet ved at koble en elgenerator til en elmotor via batterier, men ikke har planer om at lade fx solceller indgå i elforsyningen.

HT, der samarbejder med Arriva om driften og udviklingen af havnebusserne, har ligeledes oplyst, at de ikke anser solceller for en realistisk mulighed for både af den aktuelle størrelse, de givne driftsbetingelser og pladskravene, og har således ikke for indeværende planer om indførelse af elmotorer/solpaneler i havnebusserne.

Miljøstyrelsen har i lyset af svarene fra HT og DFDS ikke fundet anledning til at anbefale anvendelse af vedvarende energi, fx solceller, til drift af bådene med elmotorer.«

Spm. nr. S 3676

Til trafikministeren (22/8 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil ministeren udarbejde en oversigt, der viser de enkelte kommuners og amters årlige bidrag til HT's drift fra og med år 1994 og frem, så vidt muligt inkl. de seneste budgettal, der udløser meldingen om takstforhøjelsen?«

Begrundelse

HT har igen annonceret store prisstigninger. Spørgsmålet skal ses i lyset af, at hovedstadens kommuner og amter tilsyneladende fortsat ønsker at stikke besparelsen ved udliciteringerne i egen lomme fremfor at lade dem komme kunderne til gode.

For at vurdere de enkelte kommuner og amters vilje til at støtte HT og den kollektive trafik anmodes derfor om en oversigt, som viser hvor meget de enkelte enheder gennem årene har bi-