

[Inge Krogh]

Begrundelse

Jeg har den 8. februar 1982 modtaget svar fra energiministeren på spørgsmål nr. 158, hvori ministeren oplyser, at projektet om spildvarme har en høj samfundsøkonomisk rentabilitet, som vil være størst ved udnyttelse af spildvarmen i Korsør.

Besvarelse (11/3 82):

Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):

Det undersøgelsesmateriale, der er fremlagt i projektet »varmegenvinding fra Storebæltsfærger«, er resultatet af de første undersøgelsesfaser i dette projekt.

DSB har stillet en IC-færge til rådighed som grundlag for det indledende primært tekniske undersøgelsesarbejde og har deltaget i projektgruppen for derved mest hensigtsmæssigt at kunne formidle oplysninger til dette arbejde.

DSB understregede ved tilsagnet om deltagelse i projektets første faser, at man ikke kunne gå videre med henblik på etablering af prototypeanlæg m.m., før resultaterne af forudgående arbejde er blevet nøje vurderet af DSB med hensyn til såvel kortsigtede som langsigtede tekniske, trafikmæssige og økonomiske konsekvenser, herunder leveringsvilkår, for færgeoverfarten Korsør-Nyborg.

Arbejdet i de indledende faser er naturligt gennemført under nogle givne forudsætninger.

Af disse forudsætninger er det især dem, der på nogen mulig måde kan tænkes at få uheldig indflydelse på de drifts- og regularitetsmæssige forhold i DSBs landsdækkende passager- og godsbeholdningssystemer, som må meget grundigt undersøges.

Disse befordringssystemer er i dag så intensivt udnyttet og så afhængige af, at alle dele fungerer uden forstyrrelser, at selv installation af et prototypeanlæg i én færge vil kunne få meget stor negativ drifts- og regularitetsmæssig effekt for IC-færgetrafikken på Store Bælt, en negativ effekt, som vil blive ført videre over i togsystemerne.

DSB arbejder meget intenst med de drifts- og regularitetsmæssige vanskeligheder, som har været, og med fremtidigt at kunne reducere bindinger af enhver art i DSBs trafiksystemer til et absolut minimum.

Der er indsat betydelige ressourcer, herunder nøglepersoner i DSBs driftsplanlægning og daglige driftsafvikling, i dette arbejde for hurtigt at få løst nævnte problemer, der må prioriteres forud for andre opgaver, der ikke har med de primære formål med DSBs trafiksystem at gøre.

DSB er positiv over for at færdiggøre vurderingen af det fremlagte projektmateriale og af mulighederne for videre deltagelse i projektet.

Dette forudsætter dels deltagelse fra bl.a. ovennævnte nøglepersoner, dels at der ind især i sidstnævnte vurdering må drages de aktiviteter og ændringer, der skal sikre DSB mod drifts- og regularitetsmæssige vanskeligheder i fremtiden.

Det kan ikke endnu siges, hvornår DSBs stillingtagen til varmegenvindingsprojektet kan foreligge, idet der først gennem det videre arbejde må skabes sikkerhed for, at en eventuel installation og drift af et røggasanlæg på en færge ikke vil forstyrre færgedriften og skabe forsinkelser i toggangen.

Spm. nr. 345

Til *miljøministeren* (26/2 82) af:

Waldorff (VS):

»Har ministeren planer om at forringe kommuneplanloven og dens administration, sådan som overborgmester Weidekamp og Kommunernes Landsforening ønsker?«

Begrundelse

Den igangværende kampagne mod den københavnske byplanborgmester Villo Sigurdsson er et velforberejdet angreb, ikke bare mod lokalplanarbejdet i Københavns kommune, men også mod de centrale miljømyndigheders behandling af de mange problemer med lokalplanerne i København.

Problemerne opstår først og fremmest, fordi et flertal i Københavns borgerrepræsentation ikke ønsker at overholde retningslinjerne for byggeriet i København, sådan som de er fastlagt i regionplanen og i de centrale myndigheders retningslinjer. Det er især omfanget af boligbyggeriet, placeringen af kontorbygninger og bebyggelsesprocenter, som Københavns kommune ikke ønsker at overholde.