

[Glønborg]

de norske statsbaner og en privat norsk gods-terminal har skrevet en hensigtserklæring om oprettelse af en jernbanefærgerute mellem Brevik og Ålborg?»

Begrundelse

Ifølge Vendsyssel Tidendes oplysninger den 28. december 1991 har planlægningschefen i DSB's rederidivision, Erik Østergaard, sagt, at hvis ruten bliver til noget, vil DSB enten købe en brugt jernbanefærge eller chartre en, formentlig det sidste. Selv om planlægningschefen over for Vendsyssel Tidende understreger, at der intet er besluttet, tyder udtalelserne på, at der i DSB arbejdes seriøst med tanken.

Svar (9/1 92):

Trafikministeren (Ikast):

DSB har oplyst mig om, at man på norsk initiativ er blevet inviteret til at indgå i et analysearbejde, der skal klarlægge, om der er basis for oprettelse af en jernbanefærgeforbindelse mellem Brevik i Norge og Ålborg. Analysearbejdet sker på grundlag af en intentionsaftale, der er indgået mellem DSB, Norges Statsbaner (NSB) samt Aalborg og Porsgrunn Havnevesen.

Ca. en tredjedel af den samlede im-/eksport i Sydøstnorge relaterer sig til Brevik-området (Grenlandet), hvoraf hovedparten er bulktransporter og palletiseret gods, der i dag afskibes med coastere til kontinentet. En del af dette gods er imidlertid velegnet til jernbanetransport, og blandt industri- og transportvirksomhederne i området er der stærke ønsker om at få etableret et pris- og kvalitetsmæssigt konkurrencedygtigt jernbanetransportalternativ til de eksisterende transportkanaler.

Viser aftaleparternes videre undersøgelser, at en jernbaneforbindelse fra Brevik via Ålborg i tillæg til den videre jernbanetransport udgør et tids- og prismæssigt konkurrencedygtigt alternativ, vil der således være mulighed for at flytte gods fra skib til bane, øge andelen af internationalt gods på bane gennem Jylland og dermed styrke mulighederne for at udvikle bedre godsconceper også over for nordjysk industri samt forbedre jernbanernes konkurrencedygtighed.

Etableres færgeruten Brevik-Aalborg, vil det på sigt ikke kunne udelukkes, at jernbanegods

til/fra Brevik via Ålborg – sammen med transitgods via Hirtshals og Frederikshavn – kan danne grundlag for drift af heltog med udgangspunkt i Ålborg til udvalgte destinationer på kontinentet.

Spm. nr. S 336

Til *miljøministeren* (6/1 92) af:

Gade (SF):

»Vil ministeren lade udarbejde en grundig analyse over miljøpåvirkningerne – herunder virkningerne for fiskeriet – af at udlægge et lerlag på bunden af Storebælt over den planlagte tunnelboring samt sende denne redegørelse til Folketinget, *inden* der tages endelig stilling til MT-Groups forslag om at udlægge et sådant lerlag?»

Svar (9/1 92):

Miljøministeren (Anne Birgitte Lundholt, fg.):

Udførelse af faste anlæg, opfyldninger og uddybninger på søterritoriet kan kun ske på grundlag af en tilladelse fra Trafikministeriet, der administrerer statens højhedsret over søterritoriet.

Inden der træffes afgørelse i en sag om et anlæg, en opfyldning eller en uddybning, forelægger Trafikministeriet efter normal praksis ansøgningen for en række myndigheder, herunder Fiskeriministeriet eller Fiskerikontrol-len og Miljøministeriet.

Miljøministeriets høringssvar udformes på baggrund af de relevante love m.m., der administreres af Miljøministeriet for havområdet.

I den konkrete sag har Miljøministeriet fået forelagt rapporterne: Storebælt Environmental Programme: Survey on the biotopes at Halsskov Reef, September/October 1991, Cowi/VKI, 1. Draft, December 1991, Storebælt Environmental Programme: Environmental Impact Assessment for Access Channel at Halsskov Reef, Biological Monitoring Programme for the Period 1989–1992 Cowi/VKI, 2. Draft, September 1991 samt A/S Storebæltsforbindelsens kortfattede beskrivelse af det konkrete arbejde og en miljøvurdering bl.a. indeholdende nogle skøn over spildforholdene ved arbejdet.

Miljøministeriet har herefter analyseret miljøpåvirkningerne og konkluderet, at man efter omstændighederne principielt ikke vil udtale