

**Spm. nr. S 1529**

Til trafikministeren (3/5 95) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Mener ministeren, at den overordnede styring af den københavnske trafik foregår på en hensigtsmæssig og fornuftig måde?«

**Begrundelse**

Der sættes fra mange sider spørgsmålstegn ved, om den overordnede planlægning af den københavnske trafik styres hensigtsmæssigt, forstået således, at planlægning og milliardinvesteringer for øjeblikket sker med mange forskellige aktører.

DSB og Øresundsselskabet står for en del af planlægningen og investeringerne, Øresundsselskabet for en anden del, HT for en tredje del, og sidst, men ikke mindst træffes der beslutninger i forskellige af Folketingets udvalg. Her er såvel Miljø- og Planlægningsudvalget som Trafikudvalget implicerede, uden at der er noget samarbejde udvalgene imellem.

**Svar (19/5 95)**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Den overordnede styring af den københavnske trafik er reguleret ved hjælp af mange forskellige love, og der er mange forskellige aktører, når man ser på hele transportområdet under ét fra kollektiv til individuel trafik, fra persontrafik til godstrafik og fra vejtrafik til bane-, sø- og lufttrafik.

Med hensyn til investeringer blev der i forbindelse med Würtzen-udvalgets arbejde om hovedstadsområdets trafikinvesteringer udarbejdet en samlet plan på dette område, og alle de store trafikinvesteringer, der p.t. er i gang eller er ved at blive igangsat (den faste forbindelse over Øresund, Ørestadsbaner, fornyelse af S-togene m.v.), er alle behandlet i Würtzen-udvalget.

Det er min opfattelse, at det alt i alt fungerer udmærket, men dermed være ikke sagt, at der ikke fra tid til anden kan være behov for justeringer.

Jeg er således opmærksom på, om tingene hænger sammen, og om beslutningerne træffes på den rigtige måde, og jeg er, som jeg også gav udtryk for i efteråret, indstillet på, at der kigges nærmere på, hvordan tingene spiller sammen.

Det bliver der nu gjort i Hovedstadskommis-sionen, og Trafikministeriet vil bidrage aktivt i denne proces.

Trafikministeriet vil i øvrigt under alle omstændigheder følge udviklingen nøje, og jeg er indstillet på, at ministeriet påtager sig en central rolle bl.a. i koordineringen af investeringerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

**Spm. nr. S 1530**

Til trafikministeren (3/5 95) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt DSB's rederi har planer om at sætte en ekstra færge ind mellem Kalundborg og Århus eller mellem Kalundborg og Juelsminde, hvis Mercandias »Kattegatbroen« stopper sejladsen?«

**Begrundelse**

»Ask« og »Urd« på Århus-Kalundborg-ruten har i år noget nær rekord i overførsler af lastbiler og trailere. Succesen hænger sammen med, at færgerne efter investeringer i nye maskiner og andre forbedringer er blevet mere præcise med ankomst og afgang. Hvis belægningstallene fortsat stiger, må det forventes, at yderligere overførsler af gods må afvises på de mest belagte ture.

Presset på ruten vil tage yderligere til, hvis Mercandias »Kattegatbroen« indstilles. Således vil eksempelvis en lokal vognmand og distributør af nye biler ikke kunne få plads til ca. 200 biler om dagen.

Det er derfor spørgerens opfattelse, at DSB burde indsætte en ekstra færge på enten Kalundborg-Århus-ruten eller på Kalundborg-Juelsminde-ruten for at imødekomme det nuværende behov for overførsel af lastbiler og trailere.

**Svar (15/5 95)**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Færgeruten mellem Kalundborg og Århus drives af DSB's rederi med de kombinerede passager- og bil/lastbilfærger »Ask« og »Urd« på grundlag af lov nr. 430 fra 1990 samt de efterføl-