

kørselsordningen. Virksomheden kan i disse tilfælde i forbindelse med registreringen vælge mellem 20 pct. afgiften og frikørselsordningen eller fuldstændig afgiftsfrigørelse uden frikørselsordningen.

Spm. nr. S 342

Til trafikministeren (3/11 98) af:

Svend Aage Jensby (V):

»Vil ministeren oplyse, hvilke planer der eksisterer med hensyn til de nordjyske havne?«

Begrundelse

Spørgsmålets besvarelse har betydelig interesse for det nordjyske erhvervsliv og de nordjyske kommuner.

Svar (12/11 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg lægger i det følgende til grund, at der er tale om de nordjyske statshavne.

Hertil kan oplyses, at der i juni 1998 blev udarbejdet Rapport om statshavnens fremtidige struktur. Rapporten er en teknisk rapport, udarbejdet på embedsmandsplan. I arbejdet deltog repræsentanter fra Finansministeriet, Fødevarerministeriet og Trafikministeriet. Rapporten belyser forskellige aspekter ved en eventuel afvikling af det statslige ejerskab af de nuværende 13 statshavne på basis af forskellige økonomisk og organisatoriske analyser.

Sammenfatningen af rapporten vedlægges til orientering. (Ikke optrykt her).

I august 1998 afleverede Havneudvalget, nedsat af trafikministeren på baggrund af en folketingsvedtagelse i november 1997, sin betænkning om danske havne.

Trafikministeriet arbejder i øjeblikket på et lovforslag til en havnelov, baseret på udvalgets betænkning.

De vigtigste elementer til en ny havnelov er bestemmelser om anlæg af nye havne, modtagepligt for havne, havnes organisationsform og aktivitetsområde samt spørgsmålet om anvendelsesområde for private havne. Lovforslaget er derfor bygget op om disse elementer.

Tanken er herefter, at der med afsæt i statshavnens rapport og lovforslaget skal iværksættes drøftelser med de enkelte borgmestre m.v. bag statshavnene om lokalsamfundets eventuelle overtagelse af statshavnene og de økonomiske vilkår herfor.

Jeg lægger vægt på i enighed med lokalsamfundet at finde individuelle løsninger, der tager højde for de enkelte havnes særlige forhold.

Herudover er der ikke på nuværende tidspunkt fastsat planer for de nordjyske havne. Det er således i vidt omfang lokalsamfundene selv, der bestemmer fremtiden for deres havn.

Spm. nr. S 219

Til trafikministeren (21/10 98) af:

Klaus Kjær (DF):

»Hvilke oplysninger kan ministeren give om de planer, der ligger for udbygning af Københavns Hovedbanegård, specielt vedrørende en tunnel under Bernstorffsgade samt vedrørende udnyttelse af banegraven ud til Vesterbrogade?«

Svar (6/11 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Hovedbanegården er endestation for de fleste tog. Det betyder, at de skal køre ud samme vej, som de kom ind. Dermed skal toget skifte køreretning og det kræver længere holdetid på perronen, end hvis det blot skal fortsætte.

Kapaciteten på Københavns Hovedbanegård er ved at være brugt op. Når Øresundsforbindelsen åbnes, er kapaciteten maksimalt udnyttet. Derfor skal der findes løsninger, der yderligere udvider kapaciteten for at kunne afvikle den togtrafik, som er forudsat i forbindelse med København-Ringsted projektet.

På den baggrund undersøger Banestyrelsen spørgsmålet om udbygning af Hovedbanegården i samarbejde med Københavns Kommune, DSB og HT. De foreløbige undersøgelser er beskrevet på siderne 141-143 i den linieføringsrapport, der er udgivet i forbindelse med den igangværende høring for København-Ringsted-projektet.

I det nedenstående ridses status for projektet op. Undersøgelserne er i øjeblikket på et fore-