

**Svar (27/3 01)**

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

Københavns Havn A/S har oplyst følgende:

»Inden beslutningen om at etablere en færgeterminal i Mellembassinet blev der foretaget besejlingssimuleringer hos Dansk Maritimt Institut for at sikre, at færgerne kan besejle terminalen under alle forekommende vejrforhold. Simuleringerne har vist, at det er nødvendigt at afkorte Redmolen med ca. 65 m samt at fjerne Langeliniemolens bølgebryder for at kunne besejle terminalen med de nuværende færger. På sigt kan det blive aktuelt at besejle terminalen med større færger, og det vil på det tidspunkt være nødvendigt også at fjerne Sundmolens bølgebryder.

Selv med disse indgreb vil det få dage om året være svært eller umuligt at besejle terminalen på grund af vindmæssige forhold.

Det undersøges i den videre projektering, om Molefyret på Langeliniemolens bølgebryder kan flyttes ind på Langelinies nordspids, der søges givet en tilsvarende passende afrunding.«

Jeg kan henholde mig til oplysningerne fra Københavns Havn A/S.

**Spm. nr. S 2128**

Til trafikministeren (19/3 01) af:

**Søren Kolstrup** (EL):

»Hvilke muligheder har ministeren for – f.eks. via statens repræsentanter i bestyrelsen for Københavns Havn – at påvirke planerne om at ændre indsejlingen mellem Red-molen og Langelinie og en eventuel gennemførelse heraf således, at såvel toldbygningen på Red-molen samt bølgebryderen på Langelinie bevares enten på deres eksisterende placering eller via en flytning og vil ministeren medvirke til at der sikres de økonomiske vilkår herfor?«

**Svar (27/3 01)**

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

Det er anført i formålsbestemmelsen i lov om Københavns Havn A/S, at selskabet skal agere inden for rammerne af planlovgivningen. Det samlede plangrundlag for projektet (Københavns Kommunes forslag til lokalplan »Pakhus-

vej« med tilhørende forslag til tillæg til kommuneplanen. og HURs forslag til regionplantillæg med VVM-redegørelse for færgeterminalen samt parkeringsanlægget) er netop sendt i offentlig høring med svarfrist den 7. maj 2001.

Jeg lægger stor vægt på de lokale planmyndigheders kompetence og særligt, at den igangværende offentlighedsproces respekteres.

Idet jeg i øvrigt henviser til mit svar på spørgsmål nr. 2127, tager jeg Københavns Havn A/S's redegørelse for de tekniske muligheder vedrørende indsejlingsforholdene til Mellembassinet til efterretning. Hensynet til sikkerhedsforholdene omkring færgesejladsen må naturligvis veje tungt.

**Spm. nr. S 2135**

Til trafikministeren (19/3 01) af:

**Søren Kolstrup** (EL):

»Kan ministeren bekræfte, at passagererne på Herning-Århus risikerer et mærkbart fald i togafgangene, når disse strækninger udliciteres fra 1. januar 2003, og er det i bekræftende fald den nødvendige pris, der skal betales, for at gøre strækningen attraktiv for nye operatører ved udlicitering?«

**Begrundelse**

Den 9. marts 2001 kl. 7.00 udtalte pendlertalsmand John Munk fra Herning til Radio Midt og Vest, at Trafikministeriet kun kræver 15 afgang mellem Herning- Århus fra 1. januar 2003 mod 22 afgang i dag.

**Svar (27/3 01)**

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

På de jyske strækninger, som skal i udbud i 2001 med virkning fra 1. januar 2003, tænkes udbudt en togtrafik, der mindst har samme omfang som den nuværende, og der vil gælde samme minimumskrav – på visse punkter højere – end hvad der er indeholdt i den nuværende kontrakten med DSB. Togoperatøren vil have ansvaret for den nøjagtige disponering af trafikproduktionen, men jeg anser det for usandsynligt, at pas-