

[Indenrigsministeren]

ler andre har givet udtryk for, at der kun ville blive placeret børn under 15 år eller af særlig nationalitet på center Kærnehuset i Hobro.

Jeg kan henholde mig til det af Direktoratet for Udlændinge anførte og finder som minister ingen anledning til i øvrigt at kommentere Erling Christiansens udtalelser til Amtsavisen i Hobro den 17. august 1993.

Spm. nr. S 1387

Til *trafikministeren* (1/9 93) af:

Gade (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at der i DSB arbejdes med planer, der vil betyde mere gods på landevej?«

Begrundelse

Ifølge pressen, bl.a. TV-Midt/Vest, arbejder man i DSB med planer om på en lang række strækninger at overføre godset fra jernbane til landevej. Efter spørgerens opfattelse er det en helt forkert udvikling, idet den omvendte udvikling i stedet bør fremmes. Nemlig fra landevej til jernbane.

Hvis DSB's planer bliver gennemført, vil det være i direkte modstrid med tankegangen i regeringens egne overordnede planer samt i modstrid med EF's erklærede overordnede trafikpolitik. Derfor er det spørgerens håb, at ministeren er enig i, at en sådan udvikling ikke skal fremmes.

Svar (8/9 93):

Trafikministeren (Arne Melchior, fg.):

DSB's plan går ud på, at så megen gods-transport som muligt foregår på jernbane. DSB Gods søger således til stadighed at forøge godsmængden på jernbane, bl.a. ved at udbyde bedre produkter til afvikling af kombineret bane-/biltrafik.

DSB's fremgang i de senere år inden for stykgodssektoren bevirker ligeledes mere gods på bane.

For at opfylde de økonomiske krav til DSB's stykgodsprodukt indeholdt i den gældende rammeaftale er det fra køreplansskiftet i efteråret nødvendigt i nogle få relationer at bilkøre stykgods mellem stykgodsterminaler med kort indbyrdes afstand.

Disse minimale produktionsomlægninger

ændrer ikke ved den kendsgerning, at DSB's mål generelt er mere gods på jernbane.

Spm. nr. S 1395

Til *trafikministeren* (2/9 93) af:

Gade (SF):

»Ministeren bedes redegøre for, hvordan de beløb, som fase 4-rapporten fastsætter som indtægter for betaling af oprensning af forurening, forventes fordelt mellem de forskellige forurenere, samt hvor stor del af disse indtægter der forventes at komme fra oprensning og deponering af forurenet jord.«

Begrundelse

I en pressemeddelelse dateret den 20. august 1993 oplyser A/S Øresund, at omfattende forundersøgelser har fastslået, at der er fundet til sammen 120.000 m³ forurenet jord. Den samlede pris for håndtering af den forurenede jord skønnes, som forudset efter forundersøgelserne, at være mellem 25 og 50 mio. kr. Dette beløb regner A/S Øresund dog ikke med i praksis at kunne inddrive hos forurenere, da de fleste af de forurenende virksomheder ikke længere eksisterer. Spørgeren undrer sig på denne baggrund over, at fase 4-rapporten ifølge ugeavisen Ingeniøren afsætter betydelige indtægter fra forurenere, da disse indtægter ifølge A/S Øresunds pressemeddelelse langt fra kan forventes at komme fra indtægter i forbindelse med oprensning af forurenet jord. Spørgeren ønsker derfor at få oplyst, hvilken anden forurening der skal afhjælpes, samt hvem der i givet fald skal betale for oprensningen.

Svar (15/9 93):

Trafikministeren (Helge Mortensen):

A/S Øresundsforbindelsen oplyser, at det i fase 4-rapporten er forudsat, at forurenere betaler. De udgifter, som forurenere skal betale, er i fase 4-rapporten skønnet til ca. 69 mio. kr., hvoraf ca. 53 mio. kr. vedrører forurenet jord.

I det bygherrebudget, som A/S Øresundsforbindelsen udarbejder i løbet af efteråret, vil der være en vurdering af disse udgifter.

I hvilket omfang det er muligt at inddrive beløbet hos forurenere, er vanskeligt at give et præcist skøn over på nuværende tidspunkt,