

Kunne det være en måde at komme videre på, at man rationaliserede de regler, der er, eller kunne man tage det op, at en virksomhed kunne færdiggøre sagen, så den var hurtig at afgøre? Kunne man lave nogle initiativer på de områder? Det er i hvert fald oplagt, at det koster virksomhederne ganske meget, og det koster også miljøet noget, at de kommer senere i gang med en række af disse tiltag.

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Jeg tror aldrig, det bliver nemt at lave store udvidelser af bryggerier i villakvarterer, med al ære og respekt.

Nogle af de sager, der har været svære, har været lossepladssager, og det har været sager omkring nabostøj osv. Det er ikke reglerne, der er besværlige, det er naturligvis, at der er legitime, modstridende hensyn, der står over for hinanden, på den ene side det, hr. Langkilde fremhæver: erhvervshensynet, på den anden side hensynet til beboerne, hensynet til menneskene, der bor i området, og hensynet til den lokale planlægning. Og det vil, også med de ankenuligheder, vi jo af hensyn til retssikkerheden har bygget ind i systemet, føre til lange sagsbehandlingstider.

Hvis jeg et øjeblik skulle bevæge mig væk fra bryggeriet i Assens og eksempelvis se på skydebanen i Odense, tror jeg, hr. Langkilde vil give mig ret i, at det ikke var reglerne, der var problemet; det var problemet i sig selv, det var selve substansen i sagen, der var vanskelig at håndtere. Derfor kommer vi nok aldrig uden om, at der kan være sager, der trækker ud.

Men jeg er enig med hr. Langkilde: Det tjener alle parter interesse bedst, hvis der kommer et svar så hurtigt som overhovedet muligt.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 1283

3) Til trafikministeren af:

Jette Gottlieb (EL):

»Er der nogen tekniske argumenter for beslutningen om at flytte jernbanetransporten med gods og passagerer fra Gedser-Warnemünde-Berlin til Rødby-Puttgarden-Hamburg-Berlin, og hvor meget vil transporttiden fra København til Berlin være forøget i DSB's vinterkøreplan 95/96?«

Skriftlig begrundelse

Enhedslisten ønsker med de to spørgsmål at få belyst baggrunden for at flytte togtransporten med gods og passagerer fra Gedser-Warnemünde-Berlin til Rødby-Puttgarden-Hamburg-Berlin.

Jette Gottlieb (EL):

Mit spørgsmål skal ses ud fra to vinkler. Den ene er, at omlægningen af gods- og passagertransporten fra Danmark til Berlin til at køre via Rødby-Hamburg ligner en trinvis beslutning, der først fjerner underlaget under færgen Gedser-Warnemünde og dernæst, hvis den stoppes eller overgår til ren bilfærg, lukker Gedserbanen på grund af manglende underlag. Den slags trinvis beslutninger er uansvarlige og uforenelige med en overordnet trafikpolitisk målsætning.

Min anden vinkel på spørgsmålet er: Helt præcis hvem beslutter, hvor, hvornår og hvor meget togene skal køre? Er det DSB, er det trafikministeren, eller er det Folketinget? Eller er det måske helt andre instanser?

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil gerne svare på det stillede spørgsmål, der først går på, om der er nogen tekniske argumenter for beslutningen om at flytte jernbanetransporten med passagerer fra Gedser-Warnemünde-overfarten til Rødby-Puttgarden, og dernæst på transporttiden København-Berlin.

Jeg kan svare, at der ikke ligger nogen rent tekniske argumenter til grund for beslutninger om at omlægge passager- og godstrafikken på jernbaner fra Gedser til Rødby.

Folketinget vedtog som bekendt DSB-lovene i går. Disse love indebærer jo bl.a., at DSB skal udføre de driftsmæssige opgaver på et mere forretningsmæssigt grundlag, og flytningen af såvel passager- som godstrafikken skyldes ønsket om bedre økonomi og en bedre kvalitet, og som sådan er det i overensstemmelse med de netop vedtagne DSB-love. Så det har Folketinget bestemt.

Vedrørende passagertrafikkens udvikling og fremtid kan jeg oplyse, at passagertrafikken på skinner til Berlin har været stærkt faldende og slet ikke har kunnet leve op til de forventninger, der var til en stigende trafik efter Murens fald i 1989. I dag er passagertrafikken til Berlin faktisk mindre end før 1989.