

Fra vinterkøreplanen 1995 vil trafikken mellem København og Berlin derfor blive koblet på IC3-toget mellem København og Hamborg. Herved opnås der en bedre udnyttelse af den allerede eksisterende kapacitet, da der umiddelbart vil være plads til passagererne til Berlin i de antal togsæt, der i forvejen kører til Hamborg.

Der bliver fire daglige afgange fra København – dog fem om sommeren – imod de to, der er direkte til Berlin i dag, men som sagt skal der altså for fremtiden skiftes i Hamborg. Rejsetiden forlænges herved med 20 minutter, men til gengæld kommer man til at køre med et mere komfortabelt tog, og man kommer til at køre til en endestation i Berlin, som er en centralt beliggende station.

Jeg kan tilføje, at allerede fra sommeren 1996 er der forbedringer i udsigt, således at rejsetiden fra Hamborg til Berlin bliver nedsat med en halv time.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil spørge, om ministeren kan pålægge DSB at stoppe planer om indskrænkninger i sådan en jernbanetrafik, uanset om der er tale om fjerntog eller lokaltog? Spørgsmålet retter sig naturligvis mod styringsformerne i DSB.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som det fremgår af de debatter, vi har haft i Folketinget gennem et stykke tid om DSB-lovene, er det altså sådan, at DSB's hovedvirksomhed stadig væk er en statsvirksomhed, og det betyder, at trafikministeren kan træffe beslutninger og pålægge DSB visse opgaver.

Det vil endog kunne ske – hvis ministeren vil gøre det – at han beder DSB træffe beslutninger, som er økonomisk tåbelige; men det agter den nuværende trafikminister ikke at gøre og slet ikke i lyset af den debat, som Folketinget havde i går, hvor man diskuterede CO₂-problematikken og miljøpåvirkningen fra transport. Hele den debat tilsagde trafikministeren, at han må gøre sit yderste, og at DSB må gøre sit yderste for at transportere så miljørigtigt som overhovedet muligt.

Og det betyder altså, at der skal være så mange passagerer i togene som overhovedet muligt. Derfor skal vi omlægge togdriften, så den ikke alene er økonomisk rentabel, men også miljømæssigt forsvarlig. Der er jo ingen økonomisk rentabilitet eller miljømæssig forsvarlighed i at køre halvtomme tog til Berlin, hvis man ved at køre en lidt anden vej kan køre flere passagerer.

I det hele taget har jeg svært ved at forstå baggrunden for de ønsker, der måtte være om, at udlandstrafikken i DSB-regi skal opretholdes med et betydeligt underskud. Det forstår jeg simpelt hen ikke.

Jette Gottlieb (EL):

Har der været nogen overvejelser om de konsekvenser, det vil få for den lokale trafik, hvis disse tog bortfalder, og har man vurderet, hvad det betyder for den samlede banedrift på strækningen?

Har man f.eks. gjort sig klart, hvad det betyder for de pendlere, som tidligere har brugt de tog, som nu falder bort?

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Ja, naturligvis indgår den lokale trafikbetjening i de overvejelser, vi gør os, når vi omlægger togdriften, og som jeg tidligere har redegjort for i Folketingets Trafikudvalg, har DSB sørget for at tage de fornødne kontakter, bl.a. til privatbanen Lollandsbanen, med henblik på at diskutere mulighederne for en fortsat togbetjening på Gedser-Nykøbing Falster-strækningen på et højt niveau.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 1284

4) Til trafikministeren af:

Jette Gottlieb (EL):

»Kan ministeren bekræfte, at det svenske SJ satser på en styrket kombineret passager- og godstrafik mellem Trelleborg og Berlin via en færgerute til Rostock bl.a. ved at have to store (super)færger i ordre (eller planlagt i ordre) med henblik på indsættelse på ruten Trelleborg-Rostock?«

Skriftlig begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 1283.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Fru Jette Gottlieb spørger, om jeg kan bekræfte nogle planer, som det svenske jernbaneselskab, SJ, har om udviklingen af færgeruter mellem Trelleborg og Rostock.

Jeg kan ikke bekræfte, hvilke planer SJ har med henblik på at satse på en styrket kombineret passager- og godstrafik mellem Trelleborg