

ger og vurderinger foretaget af DSB vedrørende Løgstørbanens fremtid, der måtte være færdiggjort efter 1. august 1995?»

Svar (23/10 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg har forelagt DSB spørgsmålet, og det er herfra oplyst, at den omtalte vurdering alene er et internt arbejdsblad, der er udarbejdet til internt brug for de videre overvejelser om banens fremtid.

På den baggrund er jeg ikke i stand til at fremsende den omtalte vurdering. DSB har i øvrigt oplyst mig om, at der bortset fra den i spørgsmål nr. S 106 omtalte miljøvurdering ikke efter den 1. august 1995 er udarbejdet nogen beregninger og vurderinger vedrørende Viborg-Løgstør-banen. Miljøvurderingen vil blive fremsendt til spørgeren.

Spm. nr. S 106

Til trafikministeren (13/10 95) af:

Lene Espersen (KF):

»Vil ministeren kommentere de i spørgsmål nr. S 105 omtalte rapporters beregningsgrundlag for de miljømæssige konsekvenser, herunder hvorvidt godsmængden samt de til beregningerne fastsatte kalkulationsforudsætninger for den alternative transportmulighed af godset er i overensstemmelse med de faktiske fremtidige muligheder?«

Svar (24/10 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som det fremgik af spørgsmål nr. S 105, er der alene tale om den nævnte miljøvurdering. DSB har oplyst, at de miljømæssige konsekvenser ved en overflytning af godset fra jernbane til lastbiler er følgende:

Miljøkonsekvenserne ved at nedlægge godsbanen mellem Viborg og Løgstør vil være meget begrænset, fordi trafikken i forvejen er meget begrænset. DSB har undersøgt ændringen af energiforbrug, luftforurening og andre miljøfaktorer, hvis godset flyttes over på landevejen. Ud fra de forudsætninger, undersøgelsen byg-

ger på, vil energiforbrug og luftforurening højst vokse med ca. 0,8 pct. På enkelte områder vil luftforureningen endda falde: det gælder udledning af partikler, kulilte og kulbrinter.

Miljøregnskabet er baseret på de seneste tre års transporter på Viborg-Løgstør-banen. DSB transporterede 1.558 læssede godsvogne i 1993 og 1.035 i 1994. I år regner DSB med 800 vogne, fordi Carlsberg-Tuborgs vogne ophørte pr. 1. oktober.

Miljøundersøgelsen kompliceres af, at DSB ikke ved, hvor og hvordan godset vil blive transporteret, hvis Viborg-Løgstør-banen nedlægges. Miljøregnskabet for banen bygger således på den forudsætning, at hvis banen nedlægges, så vil godset blive kørt på lastbil ad landevejen mellem Løgstør og Viborg. Denne forudsætning er temmelig usikker, da alternativet kunne være vejtransport til læsseterminal i Aalborg eller vejtransport ad andre veje i området.

Ved beregningerne er der ikke taget hensyn til, at der i forbindelse med banetransport også forekommer kørsel på landevej til og fra terminalen, og at vogne på godsbanen ofte kører tomme den ene vej, mens lastbiler kan udnyttes mere fleksibelt.

Jeg må således konkludere, at ændringer i energiforbrug og udledningen af visse luftforureningstyper som følge af en lukning af banen er så marginale, at der kan ses bort fra dem. De må betragtes som værende inden for den statistiske usikkerhed.

Trafiksikkerhedsmæssigt vil en nedlæggelse være en gevinst. Banen mellem Viborg og Løgstør er 80 km. Der er 255 - heraf 203 usikrede - overgange/overkørsler, hvor vej/sti og bane krydser hinanden i niveau.

Spm. nr. S 107

Til trafikministeren (13/10 95) af:

Lene Espersen (KF):

»Hvorledes vurderer ministeren DSB's indsats for at tilføre Løgstørbanen mere gods?«

Svar (23/10 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg har bedt DSB redegøre for salgsindsatsen vedrørende gods på Viborg-Løgstør-banen, og