

tægtsfængslet på en lukket psykiatrisk afdeling – ikke har en bistandsværge.

Foreløbigt svar (31/1 96)

Justitsministeren (Bjørn Westh):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet anmodet Rigsadvokaten om en udtalelse.

Når udtalelsen foreligger, vil Justitsministeriet vende tilbage til sagen.

Spm. nr. S 1139

Til trafikministeren (23/1 96) af:

Martin Glerup (S):

»Vil ministeren kommentere følgende udtalelse fra direktør Bruno Wigandt, DSB Gods: »Jeg har fået til opgave at bringe DSB Gods økonomisk på fode og har ikke råd til at føre miljøpolitik« (Aalborg Stiftstidende den 22. januar 1996), og hvad agter ministeren at foretage sig for at få DSB Gods til at efterleve regeringens miljøpolitiske målsætning på trafikområdet?«

Begrundelse

Gennem indførelse af grønne afgifter og grønne regnskaber søger regeringen at få borgere og virksomheder til at udvise miljørigtig adfærd.

Trafikkens miljøbelastning er et af Danmarks største miljøproblemer, og det er vanskeligt at få stabiliseret endsize reduceret trafikens CO₂-udslip i overensstemmelse med regeringens målsætninger herom. Derfor forekommer det absurd, at et statsligt selskab som DSB Gods tilsyneladende agter at tilsidesætte sine miljøforpligtelser på grund af fejlinvesteringer på andre områder.

Svar (31/1 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Godsdirektør Bruno Wigandts udtalelser til diverse aviser m.v. skal ses på baggrund af den økonomiske situation, DSB Gods befinder sig i, sammenholdt med de økonomiske krav, der er i rammeaftalen for DSB for 1995-98.

DSB Gods er fuldt ud klar over den samfundsmæssige værdi, der ligger i, at mest muligt gods transporteres med bane i stedet for ad landevej, og arbejder over en bred front med dette sigte. DSB Gods bruger bl.a. i sin argumentation for at få forsenderne – især dem, der har større mængder – til at bruge banetransport, at banetransport er miljørigtig transport.

Når dette er sagt, må det dog også konstateres, at der findes situationer, hvor DSB Gods ikke kan påvise nogen miljøfordele ved banebefordring, f.eks. hvis ganske få vogne skal transporteres over en længere afstand af et lokomotiv og så returneres tomme.

F.eks. hvor lokomotiver på sidestrækningerne ofte kun kører rundt med et par vogne, så vægten af lokomotiv og vogne er langt større end ved lastbilkørsel. Hertil kommer på disse strækninger ofte større tomkørsel og omladning samt omvejskørsel set i forhold til landevejstransport.

Altså alt i alt et større energiforbrug end ved benyttelse af lastbil.

Det er den slags transporter, godsdirektør Bruno Wigandt hentyder til i sine udtalelser.

I lyset af det meget alvorlige tilbageslag i 1995 har DSBs bestyrelse som bekendt besluttet, at DSB Gods i marts skal fremlægge en gennemarbejdet handlingsplan. Skitserne hertil har været omtalt i pressen.

Først når bestyrelsen har godkendt den endelige handlingsplan, ved vi præcis, hvad konsekvenserne vil blive.

Det er stadig min forventning, at vi både kan rationalisere DSB Gods og samtidig flytte en større del af transportarbejdet over på bane.

Men det, der miljømæssig tæller, er naturligvis de mange ton-kilometre på de »lange skinner« og ikke nogle ganske få ton på de meget korte strækninger.

Der skal dog ikke herske tvivl om, at jeg agter at gøre alt, hvad jeg kan, for at få mere gods over på skinner, hvor det er muligt og det miljømæssigt rigtigste.

Jeg vil derfor vente og se, hvad DSB's analyser viser, så får vi nok lejlighed til at diskutere sagen igen og i den rette sammenhæng – nemlig de fremtidige muligheder for gods på bane.