

kostninger ved terminalens opretholdelse har været betydelige. Desuden må stykgodssystemet betragtes som et samlet distributionsnet. Det har været nødvendigt at foretage en økonomisk og driftsmæssig optimering af det samlede produktionssystem i DSB Stykgods som et led i arbejdet med at opnå økonomisk balance i DSB Gods ved udgangen af 2002.

Fraflytningen af stykgodsterminalen i Nykøbing F. betyder ikke automatisk, at terminalen nedlægges fysisk eller ikke kan finde anvendelse af andre.

DSB Stykgods har indledt forhandlinger med distributører i regionen om overtagelse af kørselsopgaver. Det kan eksempelvis resultere i, at stykgodsterminalen vil blive brugt som omlæsested.

#### Spm. nr. S 1423

Til trafikministeren (15/9 98) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Har ministeren overvejet, hvordan man kan sikre, at godsterminalen i Nykøbing F kommer i spil på et senere tidspunkt, hvis det lykkes i de kommende år – ikke mindst af hensyn til CO<sub>2</sub>-politikken – at overføre mere gods fra asfalt til den vand- og skinnebårne trafik?«

#### Svar (29/9 98)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

De nuværende godsstrømme til og fra Lolland-Falster er relativt små og udgør i DSB stykgodsregi 1% af den samlede produktion. Der skal derfor ske et meget betydeligt spring i stykgodsstrømmen til og fra regionen, før banebaseret stykgodstransport kan gøres lønsom.

Fra 1. Januar 1999 giver den i maj 1998 vedtagne lov om jernbanevirksomhed mulighed for, at andre operatører end DSB kan transportere gods på statens jernbanenet. Den mulighed gælder også jernbanebaseret godstransport til og fra Lolland-Falster.

#### Spm. nr. S 1424

Til trafikministeren (15/9 98) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Har ministeren overvejet, om kommune og amt eller anden offentlig entreprenør kan overtage godsterminalen i Nykøbing F på lempelige vilkår, så der kan dannes grobund for, at lokale og regionale kræfter kan medvirke til at realisere regeringens ønske om en reduktion af CO<sub>2</sub> – f.eks. ved at eksperimentere med et dør-til-dør koncept for transport af gods?«

#### Svar (29/9 98)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Før sommerferien vedtog et bredt politisk flertal lov nr. 485 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Lovens hensigt er bl. a., at DSB i de kommende år skal udvikles til at drive jernbanevirksomhed og anden virksomhed, der ligger i naturlig forlængelse heraf, på forretningsmæssige vilkår. Den selvstændige offentlige virksomhed er derfor etableret med en egenkapital, som består af virksomhedens aktiver – herunder bygninger. Det er en forudsætning, at denne aktivmasse administreres på normale kommercielle vilkår og anvendes til at fremme DSB's målsætning.

Det kan tilføjes, at der ikke i forbindelse med overvejelserne bag- eller forhandlingsforløbet omkring strategiplanen har været overvejelser om at tilbyde andre offentlige instanser at overtage stykgodsterminalen i Nykøbing F. på lempelige vilkår.

En hovedintention bag det politiske forlig om strategiplanen for DSB Gods har netop været at sikre, at der skete en de facto ligestilling mellem DSB Gods og private transportører.

#### Spm. nr. S 1425

Til trafikministeren (15/9 98) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Er det muligt, såfremt Nykøbing F Kommune eventuelt i samarbejde med amtet udvikler et dør-til-dør koncept for gods mellem f.eks. Lolland-Falster og Hovedstadsområdet, at kommunen kan ansøge om andel i den miljøtil-