

ikke længere er nødvendige for driften af landbrugsjendomme. Men de skal altså have været overflødige i mindst 5 år, og i praksis viser det sig, at grunden til, at overflødiggjorte landsbybygninger ikke udnyttes, er, at mange er i for dårlig bygningsmæssig stand eller ligger uhenigtsmæssigt.

Jeg kan ikke tillade mig at spørge hr. Jens Kirk, men jeg vil da i hvert fald gøre opmærksom på, at i den debat, vi havde, udtalte miljøministeren, at der i øjeblikket er et udkast til en ny vejledning om administration af landzonebestemmelserne i teknisk høring i relevante ministerier, men at det også er blevet slået fast, at når man vil lave nogle udvidelser, skulle det dreje sig om mindre udvidelser af erhvervsvirksomheder, og at vi holdt fast på, at det skulle ikke ødelægge det åbne land.

**Kristian Jensen (V):**

Når ministeren snakker om sort tale, må jeg bare konkludere, at ministeren selv benytter sig af kulsort tale, når ministeren kan konkludere, at der skulle være et forslag fra Venstre om, at der overhovedet ikke skulle være nogen regler.

Jeg vil bare spørge ministeren: Hvem er kommet med det forslag? Nævn mig ét eneste Venstreforslag, hvor det er sagt, at der overhovedet ikke skulle være nogen regler. Når ministeren ikke kan gøre det, håber jeg, ministeren vil erkende, at det, ministeren sagde lige før, var en fortalelse eller en overdrivelse.

Vi ønsker i Venstre, at der skal være et sæt overordnede spilleregler, men at der skal være plads til forskellighed og plads til udvikling i det åbne land. Med det svar, som ministeren har givet her, er jeg bange for, at den dialog, ministeren snakkede om, ender med at blive en enetale fra regeringens side.

**Økonomiministeren (Marianne Jelved):**

Det er ikke mange minutter siden, at en af hr. Kristian Jensens partifæller problematiserede, at miljø- og energiministeren havde sagt, at der skal være grænser for tilbygning i det åbne land.

Det må jeg forstå på den måde, at Venstre ikke mener, at der skal være grænser for tilbygning i det åbne land. Hvorfor skulle man ellers problematisere miljø- og energiministerens udtalelse?

Så vil jeg bekræfte over for fru Lis Greibe, at det, som det er beskrevet om planlovgivningen m.v., er korrekt.

Til allersidst: Hvis Venstre ønsker en overordnet styring, er uenigheden mellem Venstre og

Det Radikale Venstre eller Venstre og regeringen måske, i hvilken grad den overordnede styring skal være der.

Og så omkring dialogen: Det er ikke sikkert, at dialogen bliver særlig frugtbar mellem Venstre og Det Radikale Venstre, men nu er Venstre altså heller ikke folket, og den dialog, jeg sagde, vi skal have, var mellem folk og politikere, og jeg er glad over, at der er andre end Venstrefolk at være i dialog med.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 2654**

4) Til trafikministeren af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Hvilke initiativer vil ministeren tage for umiddelbart at sikre en fuldt betryggende sikkerhedsstandard for passagererne på jernbanen over Øresund?«

**Søren Kolstrup (EL):**

Baggrunden for spørgsmålene er følgende forhold, nemlig at man har kunnet registrere, at tog kører forbi rødt på Kastrupbanen på grund af et særligt signalsystem, at man på strækningen Helsingør-Malmø udsætter lokomotivførerne for hele tre forskellige signalsystemer, og at Jernbanetilsynets Flemming Lund har udtalt til Politiken: »I det lange perspektiv kan vi ikke afvise, at der sker ulykker på grund af signalanlægget.« Det er jo ikke just en betryggende udtalelse, hvorfor man kan forvente, at der tages initiativer til, at man får en sikker strækning.

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Indledningsvis vil jeg gerne understrege, at jeg finder det afgørende, at sikkerheden er i orden ved jernbanen. Det gælder også strækningen over Øresund, som passagererne fortsat trygt kan benytte.

Ved etableringen af strækningen Københavns Hovedbanegård-Kastrup-Peberholm anvendtes et system med reducerede ydre signaler, det såkaldte RYS-system. RYS-systemet har været godkendt frem til den 30. juni 2001. Jernbanetilsynet har nu truffet afgørelse i sagen. Afgørelsen indebærer, at der skal ske en ombygning af visse signaler på strækningens stationer til det traditionelle signalsystem.

Sund & Bælt Holding A/S, der er ejer, og Banestyrelsen, som er infrastrukturforvalter på