

DSB overvejer for tiden at søge en del af godsbanen Ringe-Fåborg nedlagt. Det drejer sig om de sidste 12 km fra Korinth til Fåborg, hvor opretholdelse af driften vil kræve betydelige investeringer til fornyelse af sporanlægget, og hvor der ikke er udsigt til at øge den i forvejen meget beskedne godstrafik.

Herudover er der ingen aktuelle planer om nedlæggelse af baner eller stationer.

Anmærkningen vedrørende genåbning skal ses i forlængelse af den trafikpolitiske handlingsplan, som ledsagede min trafikpolitiske redegørelse af 24. marts 1987. Heri er (på side 25) nævnt, at regionaltrafikken vest for Storebælt vil blive påvirket af omlægningen af grundkøreplanen for fjerntrafikken fra 1990, hvor næsten hele fjerntrafikken forudsættes afviklet med IC/3-tog.

»Det overvejes bl.a. at genoptage regionaltogbetjeningen mellem Vejle og Århus fra samme tidspunkt. Der ses i den igangværende planlægning desuden på mulighederne for at genoptage betjeningen af visse lukkede stationer og på at genoptage persontrafikken på enkelte godsbanestrækninger.«

Jeg kan oplyse, at der har været ført sonderende drøftelser mellem DSB, Sønderjyllands amtskommune og Haderslev og Åbenrå kommuner om genoptagelse af passagertrafikken på godsbanerne Rødekro-Åbenrå og Vojens-Haderslev. Det vil i givet fald kunne ske fra 1990.

Det skal bemærkes, at genåbning af baner og stationer under alle omstændigheder kun kan komme på tale efter indgående drøftelser med de berørte kommunale myndigheder.

Spørgsmål 16:

Der ønskes en redegørelse for samarbejdsrelationer i forhold til Hovedstadsrådet, herunder om ordningen findes tidssvarende. Endvidere ønskes en oversigt over drifts- og anlægsudgifterne samt HR's betaling for DSBs indtægstab på »§ 4-banerne« for de sidste 4 år.

Svar:

Vilkårene for samarbejdet mellem DSB og Hovedstadsrådet (HR) er lagt fast i lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, som Folketinget vedtog i 1977, og i forvaltningsoverenskomsten mellem Trafikministeren og Hovedstadsrådet af 1. april 1978.

Det væsentligste element i loven var overdragelse af det fulde økonomiske ansvar og den fulde beslutningskompetence for de rent lokale statsbanestrækninger i regionen til HR. Det drejer sig om S-banerne og dieselstrækningerne Ballerup-Frederikssund og Hillerød-Helsingør (under ét benævnt § 1-banerne).

HR oppebærer samtlige passagerindtægter på disse strækninger og som kompensation for opgaveoverførslen modtager HR fra staten en årlig ydelse til drift og anlæg (pt. 539 mill. kr.) Tilskuddet er optaget i bevillingslovene under § 13. Indenrigsministeriet og forudsættes efter bemærkningerne til lovforslaget anvendt af HR til kollektive trafikformål. Tilskuddets størrelse blev i loven fastsat som et investeringstilskud svarende til statens investeringer i § 1-banerne og et driftstilskud svarende til det underskud, staten ville have haft. DSBs bevillingsrammer blev tilsvarende reduceret.

I 1981 blev det endvidere besluttet at yde HR et ekstraordinært statsligt anlægstilskud på 180 mill. kr. (01.01.1980-priser) til anskaffelse af togmateriel. Tilskuddet blev fordelt over årene 1982-1985 og optaget under § 2.01. Statsbanerne.

For så vidt angår banestrækninger, der anvendes til både lokal persontrafik og persontrafik ud over området, de såkaldte § 4-baner, fik HR i loven endvidere tillagt takstkompetencen for lokale rejser og oppebærer som følge heraf de fulde passagerindtægter ved lokale rejser. Staten (DSB) har derimod det fulde økonomiske ansvar for drift og investeringer på disse baner. Som kompensation for det indtægstab, DSB herved lider, modtager DSB fra HR et årligt kompensationsbeløb (pt. 137 mill. kr.), som reguleres med DSBs takstudvikling, men fikseret på beregnede antal rejser i 1978. Der foretages altså ingen regulering på grund af udvikling i passagerantal.