

Spm. nr. S 1418

Til trafikministeren (15/2 96) af:

Aage Frandsen (SF):

»Vil ministeren overveje eventuelt på forsøgsbasis at lade amtslige trafikselskaber overtage driften af den del af DSB's jernbanenet, som ligger uden for hovedsporene?«

Begrundelse

Da DSB tilsyneladende i stigende omfang satser på udbygning af hovedsporene, har det tilsyneladende som konsekvens, at DSB samtidig nedprioriterer nogle af de jernbaneforbindelser, der alene er af regional betydning, f.eks. Århus-Grenå-banen. Hvis denne form for prioritering fra DSB's side i stigende omfang finder sted, forekommer det en overvejelse værd at lade de amtslige trafikselskaber overtage driften af de jernbaner, der alene er af regional betydning. Den serviceforringelse, som er sket over for borgerne på Djursland som følge af DSB's nedprioritering af DSB-forbindelsen til Grenå, er et resultat af DSB's samlede prioritering. Denne prioritering harmonerer ikke med Århus Amts ønsker til en prioritering. Da det samtidig er Århus Amt, der har ansvaret for den regionale trafik, ville det givetvis give borgerne på Djursland en bedre betjening med den kollektive trafik, hvis ansvaret for hele den regionale trafik blev placeret i amtet.

Hvis der samtidig blev tale om en forsøgsordning, kunne der indhøstes erfaringer til vurdering af, om en sådan amtsliggørelse af den regionale jernbanedrift er rigtig.

Svar (6/3 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

DSB har et meget omfattende køreplanmæssigt samarbejde med amterne og deres trafikselskaber. Dette samarbejde har hidtil især rettet sig mod at sikre gode skiftemuligheder mellem bus og tog.

Der er derudover på forsøgsbasis indledt forskellige former for takstsamarbejde med Århus og Viborg Amter. Formålet med disse former for samarbejde er at styrke den kollektive trafikbetjening gennem fælles billetsystemer og koordineret køreplanlægning, således at ressourcerne udnyttes bedst muligt.

Der er endvidere iværksat et samarbejde mellem Amtsrådsforeningen, amterne, Trafikministeriet og DSB med det formål at foretage en mere omfattende koordinering af det samlede udbud af kollektiv transport inden for de enkelte amter.

Jeg har forventning om, at det igangsatte bus-tog-samarbejde mellem DSB og de enkelte amters trafikselskaber vil udvikle sig i positiv retning. Under alle omstændigheder skal dette samarbejde have nogen tid at virke i, før det eventuelt konkluderes, at det vil være til gavn for den kollektive passagerbefordring, hvis andre end DSB overtager driften af togtrafikken eller dele heraf på sidebanerne.

Spm. nr. S 1550

Til trafikministeren (27/2 96) af:

Steen Gade (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvilke konsekvenser beslutningen om at indføre konkurrence på færgeruten Helsingør-Helsingborg skønnes at have for billetpriserne på denne rute, hvilke afledte virkninger det skønnes at have for Øresundsbroens indtægter, samt om ministeren agter at foretage sig noget i den anledning og i givet hvad?«

Begrundelse

Øresundsbroens hårdtpumpede budget, der foregiver at vise, at broen er rentabel, bygger på en række forudsætninger. En af dem er, at taksten for Helsingør-Helsingborg-overfarten forbliver på det nuværende niveau. Dette har imidlertid kun kunnet opretholdes, fordi ScandLines har haft et de facto-monopol. Taksten må derfor forventes at falde med indførelsen af en større grad af konkurrence. Det vil igen betyde et indtægtstab for Øresundsbroen - hvilket ville være en passende anledning til at aflæse dette i forvejen urentable projekt. Det har interesse at vide, hvorledes ministeren vurderer disse forhold.