

Svar (5/12 96)

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen):

Det rådgivende udvalg vedrørende Færøerne har til opgave at følge den økonomiske udvikling på Færøerne og afgive beretning herom til statsministeren.

Det forudsættes, at udvalget – på baggrund af sine egne vurderinger – fokuserer på centrale problemstillinger i den færøske økonomi, herunder på forslag, som i denne forbindelse fremkommer fra politisk side på Færøerne.

Regeringen har ingen planer om at foretage undersøgelser af mulighederne for privatiseringer og liberaliseringer på Færøerne. Med Rameaftalen af 3. november 1995 mellem regeringen og Færøernes landsstyre blev det overladt til de færøske myndigheder selv – under landstyrets og lagtingets ansvar – at udforme det konkrete indhold i det lovgrundlag, som skal fastholde de overordnede politiske målsætninger.

Spm. nr. S 619

Til trafikministeren (22/11 96) af:

Flemming Oppfeldt (V):

»Kan ministeren oplyse, hvilket grundlag DSB har for at droppe Næstved som station for de internationale togforbindelser?«

Svar (6/12 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

DSB har oplyst, at DSB, i forbindelse med planlægningen af den internationale trafik mellem København og Hamborg som led i det almindelige arbejde med tilrettelæggelse af køreplanen, der skal gælde fra 28. september 1997, har foretaget en gennemgang af såvel det samlede udbud, som størrelsen af de enkelte tog, deres standsningsmønstre med mere for at sikre den bedst mulige økonomi i de internationale forbindelser. For international trafik gør der sig ydermere det forhold gældende, at udbuddet såvel køreplansmæssigt som materiel- og kapacitetsmæssigt skal afstemmes med de samarbejdende jernbaners planer og ønsker.

Som jeg tidligere har redegjort for i svar til hr. Flemming Oppfeldt, spørgsmål nr. S 100,

1995-1996, har DSB tidligere haft planer om at køre tre daglige togpar med IC3 materiel mellem Hamborg og København over Rødby. Nu planlægger DSB i samarbejde med de tyske baner 5 daglige togpar på denne strækning, heraf 3 med IC3 materiel og to med tyske togsæt af samme størrelse som IC3.

En del af forudsætningen for denne udvidelse er kortere rejsetid, bedre tilslutninger til andre internationale tog i såvel Hamborg som København og en mere præcis tilpasning af størrelsen til det enkelte tog til antallet af internationale rejsende.

I overvejelserne over standsningsmønstrer i Danmark har DSB vurderet, at en standsning i Ringsted frem for i Næstved ville give et bedre kundeunderlag, fordi det ville være attraktivt for rejsende ikke blot fra Ringsted, men også fra Roskilde, Sorø og Slagelse. Med den korte rejsetid, som er en betydelig forudsætning for udviklingen af antallet af forbindelser, er det ikke muligt at lade internationale tog standse i både Ringsted og Næstved.

Jeg kan henholde mig til hertil.

Spm. nr. S 620

Til trafikministeren (22/11 96) af:

Flemming Oppfeldt (V):

»Kan ministeren oplyse, om beslutningen om at lade de internationale tog køre forbi Næstved har sammenhæng med åbningen af Storebæltsforbindelsen?«

Svar (6/12 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

DSB oplyser, at beslutningen om at ændre standsningsmønstrer for de internationale tog på strækningen København-Rødby er taget uafhængigt af åbningen af Storebæltsforbindelsen.