

det aktuelle projekt. For møller med en mindre god placering vil produktionsprisen være højere.«

Spm. nr. S 1801

Til trafikministeren (3/3 2000) af:

Christian Mejdahl (V):

»Kan ministeren bekræfte og begrunde, at der skal erlægges 130.000 kr. ud over den almindelige takst, for at befordre gods på Viborg-Løgstør banen og er vilkårene de samme på andre banestrækninger?«

Svar (16/3 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Der er generelt opkrævet afgifter for brug af statens banenet siden 1. januar 1999 for persontog og 1. april 1999 for godstog. Afgiften opkræves normalt pr kilometer, som de enkelte tog tilbagelægger.

Herudover er der opkrævet en særlig adgangsaftagelse for brug af de banestrækninger, der alene er beregnet for godstransport. Det gælder også Viborg - Løgstørbanen. Denne adgangsaftagelse opkræves pr km godsbanestrækning, som en jernbanevirksomhed ønsker at benytte og betales forud for et kalenderår af gangen.

Baggrunden for adgangsaftagelsen er, at godsbanestrækningerne benyttes meget lidt eller slet ikke. Det vil ofte være forholdsvis bekosteligt at sikre en vedligeholdelsestilstand, som gør trafik mulig. Før staten påtager sig denne opgave, er det hensigtsmæssigt at vide, om der er jernbanevirksomheder, der på en økonomisk forpligtende måde ønsker at give sig i kast med at udnytte banen. Adgangsaftagelsen har dette sigte.

Aftagelsen udgør 1615 kr. pr. km bane, som jernbanevirksomheden ønsker adgang til at bruge i et år, hvilket for Viborg - Løgstør banen som helhed svarer til knap 130.000 kr.

Adgangsaftagelsen for brug af godsbaner udgør kun en lille del af statens omkostninger. På Viborg - Løgstørbanen udgjorde udgifterne på årsplan (1998) mere end 3 mio. kr. for at sikre banen åben for drift. Afgiften udgør således kun

en lille - nærmest symbolsk - del af de samlede udgifter.

Hvis jernbanevirksomheden benytter en godsbanestrækning nogenlunde jævnlige, må adgangsaftagelsen siges at være begrænset, men det er naturligvis klart, at hvis der kun er tale om lejlighedsvis transport vil afgiften pr transport være mærkbar.

Ad spm. nr. S 1189

Fra trafikministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Brian Mikkelsen stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 1999-2000, forhandlingerne side 4328, lød således:

Til trafikministeren (24/1 2000) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Kan ministeren oplyse, hvor meget af Ansaldos samlede dokumentation TÜV har behandlet, herunder hvor mange procent af denne der er blevet afvist, og om der er en tidsplan for, hvornår de afviste dokumenter skal afleveres igen?«

Supplerende svar (14/3 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Ørestadsselskabet har oplyst følgende:

»Fra projektets start har Metroens teknik været opdelt i en række naturlige tekniske emner/delsystemer (undersystemer). Denne opdeling er bibeholdt i sikkerhedsbehandlingen hos TÜV for Transportsystem-delen (TS) og Det Norske Veritas (DNV) for Civil Works-delen (CW). DNV er underleverandør til TÜV og foretager sikkerhedsbehandlingen af CW.

Hoved-delsystemerne for CW er:

- Tunneller
- Nødsakter
- Dybe stationer
- Høje stationer
- Viadukter
- Dæmninger

I det følgende koncentrerer svaret om TS-delen. Dokumenterne er opdelt i delsystemer (undersystemer).