

I indeværende år 2001 forventer DSB et resultat på 1,2 mia. kr. før skat mod tilsvarende forventet 500 mio. kr. i tiårsbudgettet.

På spørgsmålet om, hvorvidt udviklingen i udbyttet er i overensstemmelse med den politiske aftale om DSB fra 1999, er svaret, at aftalen ikke indeholder bestemmelser om, hvilke retningslinier DSB skal betale udbytte efter.

Spørgsmål 3:

Ad § 28.11.75. Danmarks TransportForskning.

»På hvor mange offentlige institutioner udføres der transportforskning? Hvad er de samlede udgifter forbundet hermed?«

Svar:

Den seneste samlede opgørelse af omfanget af dansk transportforskning er gennemført i forbindelse med udarbejdelse af en delstrategi for transportforskning (Betænkning 1386 fra 1999).

I betænkningen angives, at der i 1997 var 19 transportforskningsmiljøer på universiteterne (heraf 6 på DTU) samt 4 ministerietilknyttede forskergrupper.

Siden opgørelsen blev gennemført, er der sket en koncentration af forskningsmiljøerne. DTU's 6 forskningsmiljøer er blevet samlet i et transportforskningscenter, mens Trafikministeriets sektorforskningsmiljøer er blevet samlet i Danmarks TransportForskning.

Det vurderes, at der i 2001 udføres transportforskning på ca. 16-18 offentlige transportforskningsmiljøer, heraf 2 sektorforskningsinstitutter. Det skal bemærkes, at nogle af de ovennævnte universitære forskningsmiljøer har under 1 transportforskerårsværk.

Bevillingerne til transportforskning på FFL2002 udgør i alt ca. 45,2 mio. kr. under forudsætning af, at Transportrådet bruger 15 mio. kr. af sin bevilling til transportforskning.

Bevillingerne fordeler sig med 23,2 mio. kr. til § 28.11.75, Danmarks TransportForskning, ca. 15 mio. kr. fra § 28.11.77, Transportrådet og 7,0 mio. kr. fra § 19.17.03.30, Opfølgning på transportforskningsstrategi.

Det skal bemærkes, at der på FFL2002 ikke er afsat øremærkede midler til den transportforskning, der udføres på universiteterne og på Danmarks Miljøundersøgelser. En andel svarende til ca. 10-14 mio. kr. af universiteternes og Danmarks Miljøundersøgelses basismidler forventes anvendt til transportforskning.

Spørgsmål 4:

Ad § 28.11.76. Styrkelse af den kollektive trafik.

»Er der foretaget en evaluering af virkningerne af nedsættelsen af taksterne i den kollektive trafik og herunder af ændringen af gratisgrænsen for børn? Har denne ændring medført, at flere børn anvender den kollektive trafik?«

Svar:

Færdselsstyrelsen forestod i efteråret 1999 en effektiv vurdering af takstnedsættelsen (i 1997). Det fremgår heraf, at den generelle takstnedsættelse har medført en beskeden stigning i antallet af passagerer fra 1996 til 1998. Hertil må dog anføres, at andre faktorer har gjort sig gældende i perioden, herunder en stigning i antal biler, fald i benzinpriser samt en reduktion i andelen af 15-24 årige (som traditionelt udgør en væsentlig andel af kundeunderlaget i den kollektive trafik).

En del af midlerne til takstnedsættelsen blev anvendt til at lette indførelsen af bus-tog-samarbejdet, hvor man benytter én billet til hele rejsen.

I forbindelse med den generelle takstnedsættelse blev aldersgrænsen for børn udvidet fra 12 til 15 år og siden til 16 år (i 1998). Dette har medført en markant stigning i denne aldersgruppes benyttelse af kollektiv trafik.

Endelig har disse tiltag ændret på fordelingen af rejser på forskellige rejsehjemmeltyper, så der nu i højere grad benyttes periodekort og klippekort i forhold til tidligere.