

Valget af operatør påvirker ikke Banestyrelsens udgifter til betjeningen af sikringsanlæg m.v.

### Spm. nr. S 2373

Til trafikministeren (4/6 02) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Vil ministeren oplyse DSB's udgifter til drift i 2001 for driftsområdet, som er omfattet af udbuddet i Midt- og Vestjylland?«

### Svar (13/6 02)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Forud for udbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland er der mellem DSB og trafikministeriet blevet enighed om en regulering af DSB's forhandlede kontrakt i lyset heraf.

Den samlede udgift for statens indkøb af togtrafik, der kunne henføres til de udbudte strækninger, kunne på basis af regnskabet for år 2000 og med anvendelse af DSB's produktøkonomimodel opgøres til 249,4 mio. kr. Heraf udgjorde den rene driftsudgift 193,2 mio. kr.

Ved fremskrivning af resultatet var det forudsat, at DSB i 2001 kunne have nedsat driftsudgifterne med 3,7 mio. kr. dvs. til 189,5 mio. kr. Alle de oplyste priser er i 2000 prisniveau.

### Spm. nr. S 2427

Til trafikministeren (11/6 02) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Vil ministeren i sin kommende investeringsplan afsætte midler til at fremme sporvogne, letbaner og nærbaner i de store byer og sikre, at den skinnebårne lokaltrafik udbygges ikke alene i København, men også i de øvrige store byer?«

### Begrundelse

Ministeren er jo indstillet på, at der skal anvendes milliarder på at bygge en Cityring. Under alle omstændigheder er det vigtigt at knytte metoen effektivt til den øvrige kollektive trafik.

Sporvogne eller letbane kunne måske være en bedre løsning. Også i de andre store byer, f.eks. langs Grenåvej i Århus, vil en sporvogns- og letbanelinie være en oplagt løsning. Ministeren har afvist at yde statslige støtte til en havnetunnel i Århus. Det er forståeligt, for den er overflødig. Men så må ministeren til gengæld vise vilje til at bidrage til en effektiv udbygning af den kollektive trafik i alle de store byer.

### Svar (24/6 02)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Der henvises i begrundelsen til ovenstående spørgsmål til, at jeg skulle være indstillet på, »at der skal anvendes milliarder på at bygge en Cityring.«. Jeg går ud fra, at spørgeren henviser til de meldinger, der har været i pressen efter min deltagelse i HUR's konference om debatoplægget til trafikplan 2003.

Det er korrekt, at jeg i forbindelse med nogle betragtninger om på hvilke områder der hensigtsmæssigt kan være et regionalt og statsligt samspil, udtrykte, at det ikke kunne udelukkes, at staten kunne have en interesse i et sådant projekt. Det gjorde jeg især ud fra den betragtning, at den såkaldte Cityring vil være med til at aflaste andre – statslige – dele af infrastrukturen. Jeg gjorde også opmærksom på, at projektet ikke har været drøftet i regeringen, og der dermed ikke var tale om et tilsagn, men om et illustrativt eksempel i den givne sammenhæng. Det projekt har således ikke anden status end andre interessante projekter.

Generelt mener jeg, at man skal være meget opmærksom på rollefordelingen mellem de regionale/lokale myndigheder og staten, når det gælder de beslutninger, der bliver taget – og båret økonomisk – af de enkelte parter. Således bør lokal og regional trafik primært være et regionalt og lokalt anliggende, mens eksempelvis de tværgående trafikforbindelser og trafikale projekter, der kan siges, at have en større interesse i national sammenhæng primært bør være statslige. Det kan naturligvis være vanskeligt at definere klare og entydige principper – der vil altid være rum til fortolkning og til at tage særlige, relevante hensyn i et konkret tilfælde, mv., men jeg synes dog, man bør tilstræbe at fastholde rollefordelingen i videst muligt omfang.

Om den konkrete forespørgsel om, hvorvidt der afsættes midler til sporvogne, letbaner og nærbaner i investeringsplanen, kan jeg oplyse,