

Supplerende svar (17/12 03)

Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):

I min besvarelse af S 653 stillet af Morten Homann (SF) oplyste jeg, at jeg ville sende skatteministerens redegørelse om TDC-sagen til Folketinget, når den foreligger, og vende tilbage til besvarelsen af spørgsmål nr. S 654, S 655 og S 656.

Som bekendt har regeringen besluttet at nedsætte en kommission i medfør af lov om undersøgelseskommissioner med henblik på en uvilddig undersøgelse af TDC-sagen, jf. mit brev til Folketingets formand af 27. november 2003.

Jeg finder herefter ikke grundlag for at foretage mig yderligere i forhold til de omtalte spørgsmål.

Ad spm. nr. S 758

Fra trafikministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Morten Homann stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2003-04, forhandlingerne side 2763, lød således:

Til trafikministeren (18/11-03) af:

Morten Homann (SF):

»Vil ministeren i forlængelse af sin besvarelse af spørgsmål nr. S 4740 i samlingen 2002-03 udarbejde en oversigt over vejbestyrelsernes finansieringsandel på de nævnte niveaufri skæringer mellem vej og jernbane?«

Supplerende svar (15/12 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

I forlængelse af tidligere svar på S758, kan jeg hermed oplyse om de i nr. S 4740 nævnte 12 niveaufri skæringer bygget af Banestyrelsen med bidrag fra vejbestyrelser:

Fastlæggelse af principper for fordeling af omkostninger i forbindelse med nedlæggelse af en overkørsel tager altid udgangspunkt i skadevolderprincippet, hvilket vil sige at den myndighed som ønsker et givet anlæg etableret betaler herfor. Hvis infrastrukturforvalteren, her Banestyrelsen, ønsker en overkørsel nedlagt, betaler denne for et anlæg som opfylder vejreglerne, og samtidigt giver et rimeligt serviceniveau for

de trafikanter som hidtidig har benyttet den aktuelle overkørsel, samt i henhold til ekspropriationskommissionens kendelse.

I bymæssig bebyggelse vil det oftest være vanskeligt og meget kostbart at etablere en tunnel eller en bro til vejtrafik med fuld frihøjde i umiddelbar nærhed af en eksisterende overkørsel. Banestyrelsen foreslår i disse tilfælde oftest en omfartsvej – hvis en sådan ikke findes i forvejen – til den gennemkørende trafik suppleret med en gang- og cykeltunnel i et tracé nær den tidligere overkørsel til lokal trafik for de bløde trafikanter.

Hvis vejmyndigheden har ønsker derudover, f.eks. i forbindelse med en trafikplan, afholdes meromkostningerne af vejmyndigheden.

Aftalen mellem vejmyndigheden og infrastrukturforvalteren konfirmeres sædvanligvis af Trafikministeriets besigtigelses- og ekspropriationskommission.

Disse principper har også været anvendt i forbindelse med etablering af de 12 niveaufri skæringer mellem vej og jernbane som er nævnt i S 4740.

Banestyrelsen har oplyst mig om vejbestyrelsernes finansieringsandel samt kriterierne for fordeling af denne finansiering jf. skadevolderprincippet. Disse oplysninger er gengivet nedenfor for hver niveaufri skæring.

Nr. 1 og 2 Vejtunnel til omfartsvej og stitunnel under jernbanen i Gelsted.

Byggeår: 1994

Vejbestyrelse: Fyns Amtskommune og Ejby Kommune.

Vejbestyrelsernes finansieringsandel: Fyns Amtskommune – 19,7 % (36.000.000,00/7.100.000,00) af den samlede anlægsudgift for både vejtunnel, omfartsvej og stitunnel. Ejby Kommune – 6,1 % (36.000.000,00/2.200.000,00) af den samlede anlægsudgift for både vejtunnel, omfartsvej og stitunnel. Vejbestyrelsernes samlede finansieringsandel er således på 26,8 %.

Kriterier for etablering og fordeling: De to tunneler er bygget i forbindelse med nedlæggelse af én overkørsel.

Banestyrelsen tilbød som skadevolder etablering af en vejtunnel, stitunnel og kort omfartsvej. Fyns Amts kommune ønskede en større omfartsvej. Ejby Kommune's vejbestyrelse havde endvidere et ønske om at etablere en vejforbindelse fra byens centrum til den nye omfartsvej.

Fordelingsnøglen er konfirmeret ved en besigtigelses- og ekspropriationskommission.