

[Udenrigsministeren]

For så vidt angår forskning på det traditionelle kerneenergiområde (fission) bemærkes, at EFs forskning her er koncentreret om de sikkerhedsmæssige aspekter omkring anvendelse af kernekraft. I 1982 anvendte Fællesskabet således 124 mill. ECU på forskning i reaktorsikkerhed, affaldshåndtering og -opbevaring samt hermed beslægtede spørgsmål.

Danmarks andel af finansieringen af udgifterne på EFs budget i 1982 udgjorde ca. 1,9 pct.

### Spm. nr. S 158

Til *ministeren for offentlige arbejder* (10/11 83) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Har DSB planer om et takstfællesskab med de fælleskommunale trafikselskaber?«

#### Begrundelse

Det forekommer urimeligt, at dette takstfællesskab kun gælder inden for HT-området, hvorimod det for andre rejsende, ofte fra et tog over i en bus fra DSB, ikke er muligt at løse billet til hele strækningen.

*Svar* (21/11 83):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Arne Melchior):

Amtsrådsforeningen i Danmark og DSB på trafikministeriets vegne besluttede på et møde i november 1982 at undersøge muligheden for at få etableret et samarbejde om takster mellem baner og busser uden for hovedstadsområdet. Formålet hermed skal både være at forbedre forholdene for passagererne og at fremme en hensigtsmæssig fordeling af transportopgaverne.

I henhold til § 6 i kollektivtrafikloven, lov nr. 114 1978, kan amtsrådet/trafikvirksomheden kræve af DSB, at lokale rejser med banerne i amtet udføres efter trafikvirksomhedens takst- og billetteringssystem. Til gengæld skal trafikselskabet godtgøre statens, DSBs, eventuelle indtægtstab eller merudgifter ved indførelsen af en sådan ordning.

Allerede i 1979 drøftede Amtsrådsforeningen og DSB spørgsmålet om et sådant regionalt takstsamarbejde. Drøftelserne strandede imidlertid bl.a. på uenighed om betalingen af

DSBs indtægtstab og principperne for opgørelsen af dette.

Ved oprettelsen af de fælleskommunale trafikselskaber havde disse et væsentligt lavere takstniveau end DSB. Takstudviklingen har imidlertid i de sidste par år været væsentligt kraftigere for busserne end for banerne, og generelt er der i dag ikke så stor forskel på takstniveauet som tidligere. Dette betyder, at de økonomiske konsekvenser af et takstsamarbejde mellem baner og busser antagelig vil være noget mindre i dag.

Arbejdet med sagen foregår i et fællesudvalg mellem Amtsrådsforeningen og DSB.

Ud over det særdeles vanskelige spørgsmål om betalingen af DSBs indtægtstab og dettes beregning vil et eventuelt takstsamarbejde rejse en række problemer, som må overvejes meget nøje.

Skal takstsamarbejdet omfatte såvel månedskort og rabatbilletter som kontantbilletter? I den forbindelse må også spørgsmålet om behovet for et takstsamarbejde søges belyst.

Skal samarbejdet alene omfatte visse parallelle trafikforbindelser bane/bus?

Hvorledes skal der forholdes med hensyn til den amtsoverskridende trafik?

Endelig er der det meget vanskelige spørgsmål om, hvilken indflydelse et takstsamarbejde mellem DSB og de enkelte amter vil få på DSBs takstniveau for fjernrejser. Vil resultatet af et samarbejde således blive, at begrebet DSBs takster helt forsvinder, efterhånden som flere amter måtte komme ind i en ordning?

Det påregnes, at fællesudvalget i løbet af nogle måneder vil kunne afgive en rapport indeholdende forskellige modeller til et takstsamarbejde.

Som anført vil overenskomster mellem DSB og de amtslige trafikvirksomheder få økonomiske konsekvenser for staten.

De enkelte overenskomster skal derfor godkendes af ministeren for offentlige arbejder efter forud indhentet godkendelse af folketingets finansudvalg, jfr. lovens § 6.

### Spm. nr. S 163

Til *undervisningsministeren* (11/11 83) af:

**Knud Østergaard (KF):**