

[Trafikministeren]

svarer i øvrigt til den værdi, som busserne kan sælges til ved kontraktophør. Vestsjællands Trafikselskab har spurgt alle sine øvrige entreprenører, om de kunne tænke sig at overtage busserne til den samme pris, som DSB har tilbudt boet efter det tidligere selskab, og tre private entreprenører svarede ja til dette.

Den omstændighed, at flere busejere har tilbudt samme pris som DSB, betyder for mig, at DSB har været økonomisk velfunderet i tilbudet, og at der ikke er tale om nogen konkurrenceforvridning.

Ole Donner (FP):

Er ministeren bekendt med, at DSB rent faktisk har betalt 500.000 kr. i overpris i forhold til det, busserne rent faktisk var værd? Det vil jeg gerne have ministerens svar på.

Og så vil jeg gerne spørge ministeren: Finder ministeren, det er rimeligt, at man bruger skatteydermidler til at overbyde private med 500.000 kr. for at holde dem ude af konkurrencen, så DSB for skatteydernes penge kan drive en underskudsforretning?

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Til det første spørgsmål skal jeg henholde mig til, hvad jeg svarede før, nemlig at de tre fremsatte tilbud fra privat side ligger på samme niveau som DSB's. Med hensyn til den konkrete oplysning vil jeg her efter spørgetiden undersøge det nærmere.

Med hensyn til den mere principielle del af hr. Ole Donners spørgsmål, hvorvidt DSB kan gå ind og drive en sådan virksomhed, vil jeg sige, at jeg tror, at DSB har forudsætningerne for det. Netop sammenholdt med, at man i forvejen har 25 pct. af kørslen i området, er det en fordel, som også kan skabe økonomisk balance for ruten. Som helhed giver DSB's aktiviteter i området overskud, og også denne rute vil kunne blive rentabel.

Ole Donner (FP):

Finder ministeren, at det er rimeligt, at DSB's busdivision flytter nogle gamle busser op i området for at kunne give en overpris? Man flytter nogle busser fra et område, hvor de er afskrevet, så går man ud og overbyder, og så kører man med noget gammelt bras for at holde økonomien. Men der er altså bare nogle andre skatteydere i nogle andre amter, der må

dække den afskrivning, og mener ministeren, at det er en rimelig måde at drive konkurrence på med det private erhvervsliv?

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Jeg mener, det er rimeligt, at DSB sørger for, at deres aktiviteter på området er konkurrencedygtige, og med hensyn til bussernes standarder har jeg ingen forudsætninger for at kunne svare.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 524**11) Til trafikministeren af:****Rønholt (KF):**

»Vil ministeren oplyse, hvilke ekstra foranstaltninger DSB vil etablere for at begrænse støjgenerne i Vojens i forbindelse med elektrificering og anlæggelse af dobbeltspor i Sønderjylland med henvisning til regeringsgrundlaget »En ny start«?»

Skriftlig begrundelse

Den 11. februar 1993 stillede jeg et spørgsmål, nr. S 407, til skriftlig besvarelse vedrørende samme tema, men fik i svaret af 22. februar s.å. kun en generel beskrivelse af anlæg af denne art og ikke svar på, om der i henhold til regeringsgrundlaget vil blive truffet ekstra foranstaltninger. Af dagbladet JydskeVestkysten af 27. februar 1993, side 27, fremgår det i forbindelse med referat af Folketingets Trafikudvalgs besigtigelse i Vojens, at der tværtimod er sparet nogle støjskærme væk.

Rønholt (KF):

For små 4 uger siden stillede jeg spørgsmål til skriftlig besvarelse om, hvilke foranstaltninger regeringen agtede at træffe for at begrænse støjgenerne i Vojens efter anlæg af dobbeltspor og elektrificering af jernbanen gennem Sønderjylland. Den 22. februar modtog jeg et svar, som beskrev standardløsninger, men ikke nævnte et ord om, hvilke ekstra foranstaltninger man havde forestillet sig.

Jeg stillede bevidst spørgsmål til skriftlig besvarelse, for at fællesudvalget i Vojens, som jo ikke havde fået lejlighed til og heller ikke havde fået stillet i udsigt, at de kunne træffe udval-