

kontrol, fører til bødestraf, beror på bevismæssige årsager. Efter min opfattelse er det netop udtryk for retssikkerhed, at sagerne ikke søges gennemført uanset de konkrete omstændigheder, så længe det er saglige grunde, der fører til, at sager henlægges.

Af hensyn til retshåndhævelsen kunne jeg i lighed med spørgeren godt ønske mig, at den andel af sagerne, der henlægges, var lavere, men principielt adskiller automatisk hastighedskontrol sig ikke i den henseende fra andre former for kontrol. Heller ikke i forbindelse med den traditionelle hastighedskontrol er det altid muligt for politiet at pågribe alle bilister, der kører for hurtigt.

Spm. nr. S 3634

Til trafikministeren (23/8 2000) af:

Kristian Jensen (V):

»Vil ministeren oversende resultaterne af de rentabilitetsanalyser, som ligger til grund for den beslutning om at investere yderligere 1,4 mia. kr. i nye tog, som regeringen og venstrefløjens traf i juli måned, således at togtrafikken kan gennemføres som halvtimes drift på strækningen København-Aalborg, samt oplyse, hvilke kriterier der ligger til grund for rentabilitetsanalysen?«

Svar (6/9 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

I november 1999 indgik Regeringen en aftale med Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om en trafikaftale på jernbaneområdet for årene 2000 til 2005. Der blev heri truffet beslutning om at afsætte en ramme på 1,1 mia. kr. til indkøb af tog med henblik på udvidelse af fjerntrafikbetjeningen mellem København og Århus/Aalborg samt til at indkøbe fire nye Øresundstog.

I foranalyserne til aftalen blev det beregnet, at en øget togindsats i Østjylland ville være samfundsøkonomisk fordelagtig med en rentabilitet på mere end 9 pct. I denne kalkule indgik værdien af de ekstra billetindtægter, værdien af tidsbesparelser for togpassagererne, ekstra

driftsomkostninger, samt forrentning og afskrivning af det ekstra materiel mm.

DSB har efterfølgende fået tilladelse til at udvide materielanskaffelserne med 300 mio. kr. uden en tilsvarende forøgelse af kontraktbetalingen. Indenfor usikkerheden af den slags beregninger har DSB vurderet, at der samlet set kan opnås en driftsøkonomisk balance efter fuld implementering af den ekstra togindsats. I DSBs kalkuler indgår bl.a. afskrivning og renter samt den ovennævnte udvidelse af kontraktbetalingen. Det er også lagt til grund, at der i forbindelse med en større udvidelse af produktionen vil være mulighed for lavere enhedsomkostninger som følge af effektiviseringsgevinster.

Spm. nr. S 3635

Til trafikministeren (23/8 2000) af:

Kristian Jensen (V):

»Vil ministeren oplyse, hvor mange ekstra passagerer det forventes, at den udvidede togtrafik vil generere, og hvor stor den gennemsnitlige belægningsprocent vil være i togene, opgjort for henholdsvis standard og business class?«

Svar (6/9 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

DSB vurderer, at den samlede passagertrafik vil stige med 14 pct.

Det er ikke muligt at angive den gennemsnitlige belægningsprocent, da indsættelsesplanerne for togene endnu ikke er afklaret tilstrækkeligt præcist.

Spm. nr. S 3636

Til trafikministeren (23/8 2000) af:

Kristian Jensen (V):

»Vil ministeren oplyse, hvilken effekt den udvidede togtrafik forventes at få på de etablerede fjernbusruter mellem landsdelene og de nye busruter, der starter som et led i en forsøgsrunde pr. 1. oktober 2000?«