

løsningen ikke være helt gratis, da den nødvendigvis må indebære nye skilte m.v.).

Det er uforståeligt, at det skal være så kompliceret og omkostningskrævende at ændre navne, endda projektnavne/arbejdstitler på stationer, som er helt nye, og på stationer som har været lukket i årevis.

Det kan oplyses, at DSB for nogle år siden omdøbte den daværende Godthåbsvej Station til Grøndal Station efter ønske fra beboerne i lokalområdet (dele af Vanløse i København samt det nordvestlige Frederiksberg).

Svar (3/12 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Ørestadsselskabet har overfor mig oplyst, at en navneændring i anlægs- og godkendelsesperioden vil medføre ekstraomkostninger på 15-20 mio. kr. pr. station og indebære risiko for forsinkelse af godkendelsesprocessen. Dette skyldes, at navnene er indarbejdet i alle elektroniske systemer og det uhyre omfattende dokumentationsmateriale, der bl.a. danner grundlag for metroens myndighedsbehandling.

Årsagen til, at det mindre velvalgte stationsnavn »Universitet« er opstået, er den udvikling, der er sket siden navnene blev besluttet, og anlægsarbejderne samt dokumentation og godkendelse blev påbegyndt. Ørestadsselskabet har søgt problemet afhjulpet ved at indføre det supplerende navn »DR BYEN«.

I lighed hermed har Ørestadsselskabet, på baggrund af Frederiksberg Kommunes ønske om at ændre det gamle indarbejdede navn på S-tog stationen Solbjerg, der blev overtaget fra DSB/Banestyrelsen, besluttet at give stationen det supplerende navn »Fasanvej«.

Ørestadsselskabet har meddelt mig, at man efter ibrugtagningen vil finde frem til, hvornår man på sigt kan gennemføre en ændring af stationsnavne med de mindst mulige udgifter og forstyrrelser til følge. Dette skal i givet fald ske sammen med andre ændringer af informations-systemerne, som den praktiske drift måtte vise behov for.

Jeg kan i øvrigt henvise til mit mere uddybede svar i brev af 22. oktober 2002 på spørgsmål 6 (alm. del – bilag 6) fra Folketingets Trafikudvalg, som med bilag vedlægges i kopi.

Spm. nr. S 723

Til trafikministeren (19/11 02) af:

Morten Homann (SF):

»Vil ministeren redegøre for fordelingen af indtægter mellem DSB og Arriva efter 5. januar 2003 fra betjening af togpassagerer fra Hinnerup Station, samt begrunde denne fordeling?«

Svar (2/12 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Af kontrakten mellem Trafikministeriet og ARRIVA fremgår det, at indtægten fra indenamtslige rejser internt på strækninger, der både betjenes af ARRIVA og DSB, tilfalder ARRIVA, uanset hvilken operatør rejsen foretages med. ARRIVA vil dog skulle afregne med de respektive amter og kommuner for eventuel bustransport i tilknytning til togrejsen.

For indenamtslige rejser, der kun foregår på ARRIVAs strækninger, vil ARRIVA på samme måde modtage billetindtægterne efter afregning med amt og kommuner.

For rejser over amtsgrænser som udelukkende foretages på strækninger, der betjenes af ARRIVA, vil ARRIVA modtage alle billetindtægter.

Ved rejser over amtsgrænser, der foretages med både DSB og ARRIVA, vil billetindtægterne blive delt mellem de to operatører med udgangspunkt i, hvor stor en andel af rejsens samlede længde der foretages hos den enkelte operatør. Bestemmelsen af den relative andel af rejse-længden sker ud fra en række fastsatte delepunkter. F.eks. deles indtægten fra en rejse fra Skive til Odense i Århus.

Disse principper gælder også ved rejser fra Hinnerup station og sikrer, at der på fællesstrækninger vil være en entydig fordeling af billetindtægterne mellem DSB og ARRIVA. Hermed undgås, at der skal anvendes mere komplicerede mekanismer til fordeling af indtægterne mellem de to operatører.

Spm. nr. S 799

Til skatteministeren (25/11 02) af:

Morten Homann (SF):

»Hvad vil ministeren foretage sig i anledning af, at Ligningsrådets afgørelse SKM 2002.454 LR af