

gen. Jeg er opmærksom på, at der kan være en sammenhæng mellem principperne for fordeling af kvoterne og omkostningerne ved fjernvarmeproduktion.

Jeg lægger endvidere stor vægt på, at varmemeforbrugerne fortsat er beskyttede mod prisstigninger, der ikke er begrundet i faktiske omkostninger ved varmeproduktionen. Varmeforbrugerne må sikres mod overvæltning af omkostninger i forbindelse med gennemførelse af EU kvotedirektivet når der ikke er tale om omkostninger til køb af kvoter, der modsvarer CO<sub>2</sub>-udledning ved varmeproduktionen.

**Spm. nr. S 1880**

Til økonomi- og erhvervsministeren (29/1 04) af:  
**Keld Albrechtsen (EL):**

»Hvilke retningslinjer for fordeling af produktions- og kvoteudgifter på henholdsvis el- og fjernvarmeproduktion, kan varmemeforbrugerne forvente vil lægge til grund for vurderingen af klager over varmepriser i det kommende energiklagenævn?»

**Svar (6/2 04)**

**Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):**

Jeg skal henvise til besvarelsen af spørgsmål nr. S 1879.

**Spm. nr. S 1760**

Til trafikministeren (23/1 04) af:  
**Poul Andersen (S):**

»Vil ministeren kommentere de første øverste 4 linjer på side 4 i referatet fra et ekstraordinært HSU-møde om muligheden for 2 ekstra kanaler fra Roskilde til København, som findes vedlagt Trafikudvalgets spørgsmål 212 på TRU alm. del – bilag 511?»

## Begrundelse

Ministeren har givet udtryk for, at det kan lade sig gøre at få 2 ekstra tog i timen mellem København og Roskilde, men det er ikke det, der fremgår af HSU-referatet.

**Svar (2/2 04)**

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Da spørgeren har vedlagt kopi af spørgsmål 212 stillet af Trafikudvalget den 8. januar, synes jeg også at Folketinget fortjener at få citeret mit svar på dette spørgsmål.

Den 27. januar svarede jeg Trafikudvalget således:

»Jeg glæder mig naturligvis over at kunne læse i referatet fra Hovedsamarbejdsudvalgs-mødet den 17. november 2003, at Banestyrelsen er godt tilfredse med trafikforliget – hvad jeg dog heller ikke har været i tvivl om indtil nu.

Jeg går dog ud fra, at spørgeren primært anmoder om mine kommentarer til de tilkendegivelser, der har fundet sted om de mindre kapacitetsforbedringer mellem København og Roskilde, jf. diskussionen på samrådet i Folketingets Trafikudvalg den 8. januar 2004.

Referatet citerer udviklingsdirektør i Banestyrelsen Henrik Jørgensen for at have sagt »at det er uheldigt at det er kommet til at fremstå, som om forliget lægger op til to ekstra kanaler. Fokus er på at skaffe en bedre robusthed/regularitet«.

Som oplyst på samrådet den 8. januar, er der en forskel mellem de trafikale muligheder, som projektet frembringer og hvad disse muligheder så skal bruges til. Alle parter, herunder Banestyrelsen, er enige om, at det besluttede projekt kan forventes at fremskaffe en ekstra kapacitet, som svarer til to ekstra kanaler.

Et helt andet spørgsmål er hvad den ekstra kapacitet skal bruges til. En kapacitet på to kanaler pr time kan enten anvendes til to ekstra persontog pr. time, til et ekstra godstog pr time eller til at forbedre regulariteten.

Det kan man have en forskellig holdning til, og i referatet giver udviklingsdirektøren udtryk for sin, der måske ikke er overraskende i betragtning af at Banestyrelsen – fremover Bane-danmark – har det som et vigtigt mål at arbejde for den bedst mulige regularitet i toggangen.

Som allerede tilkendegivet er anvendelsen af den ekstra kapacitet imidlertid et rent politisk spørgsmål, som vil blive besluttet som et led i