

[Grove]

sted Jensen, udtaler, at han ikke kan give noget tidspunkt for forbedringer.

Det kan ikke være rimeligt, at DSBs kunder i en så lang periode skal leve i usikkerhed om, hvorvidt togene kører til tiden eller ej. Man begrundet uregelmæssighederne med, at materiellet er nedslidt, men dets tilstand kendtes allerede på det tidspunkt, hvor køreplanerne blev lagt, hvorfor ambitionsniveauet tyder på at være for højt.

Hertil kommer, at DSB bruger mange penge på ting, som ikke har noget med transport at gøre. Det gælder udgivelsen af blade og driften af en omfattende restaurationsvirksomhed. Hvis midler herfra blev kanaliseret over i transportsektoren, skulle der være bedre mulighed for planmæssige afgange.

Besvarelse (28/1 81):

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Jeg skal beklage, at DSB ikke umiddelbart kan love regelmæssig drift i regionaltrafikken på Sjælland. Årsagen hertil er som af direktør E. Rolsted Jensen udtalt, at DSBs materielsituation er meget anstrengt. Den fortsatte, ekstraordinært store tilgang af passagerer har bevirket, at de lokomotiver, der anvendes til regionaltrafikken på Sjælland, må belastes ud over, hvad der var forudset ved opbygningen af regionaltogskøreplanen i 1973-74.

De stadig stigende passagermængder har således resulteret i, at DSB dels har indsat flere vogne i de faste tog, dels i et vist omfang har indlagt nye tog i myldretimerne. Endvidere medfører det tætte standsningsmønster i den sjællandske regionaltrafik en for diesellokomotiver usædvanlig hård belastning.

Denne stærke udnyttelse af materiellet har fremskyndet en nedslidning, som selv en forstærket vedligeholdelsesindsats ikke har kunnet bøde tilstrækkeligt på. Lokomotiver i denne trafik har således 5 til 6 gange så mange nedbrud som lokomotiver i det jyskfynske område. Til sammenligning kører de tyske forbundsbaners diesellokomotiver årligt kun godt halvt så mange kilometer som DSB-lokomotiverne.

Andre faktorer, som påvirker regulariteten i ugunstig retning, er kapacitetsproblemer på visse strækninger. Det gælder i særlig grad strækningen Roskilde-København, hvor

DSB ikke har haft midler til udbygning med 3. og 4. spor fra Høje-Tåstrup til Roskilde. I myldretidstrafikken er denne strækning så belastet, at det ikke er muligt at indlægge flere tog under de nuværende driftsforhold.

Der er mange aktiviteter i gang for at søge at skabe mere rettidig toggang, men når større præcision ikke umiddelbart kan stilles i udsigt, må årsagen søges i utilstrækkelige bevillinger til udbygning af kapaciteten.

Den anførte argumentation for påstanden om, at DSB bruger mange penge på ting, som ikke har noget med transport at gøre, er uholdbar. De blade, DSB udgiver, er til information af personale og kunder, og bladene er selvsagt stærkt transportorienterede. En inddragelse af disse blade vil hverken være rimelig eller hensigtsmæssig. DSBs restaurationsvirksomhed opfylder et naturligt og nødvendigt behov for de rejsende. Den afgiver i øvrigt et vist dækningsbidrag til modervirksomheden, og der er således ikke tale om, at DSB bruger penge på denne virksomhed, tværtimod.

Spm. nr. 436

Til statsministeren (9/1 81) af:

Steffensen (KrF):

»Vil regeringen snarest tage initiativ til udarbejdelse af et lovforslag, der forbyder salg og udlejning samt anden udbredelse af videokassetebånd med voldsfilm?«.

Begrundelse

Spørgsmålet stilles, fordi kristeligt folkeparti selv er i gang med at udarbejde forslag.

TV-Avisen viste den 8. januar 1981 korte uddrag af nogle af de videokassetebånd fra Sverige, der sælges og udlejes uden nogen form for censur, mens de samme film er forbudt for børn under 16 år, når de vises i biografene. Der er således tale om en klar omgåelse af filmcensuren. For at beskytte børn og unge er det derfor nødvendigt snarest at gennemføre en lovgivning, der forbyder salg, udlejning eller anden udbredelse af voldsfilm på videobånd. I Norge og Sverige forberedes allerede lovgivning på området.

Besvarelse (29/1 81):

Statsministeren (Anker Jørgensen):