

opstået problemer med en tilfredsstillende afvikling af trafikken. Det gælder i første række strækningerne Lejre-Holbæk, Brørup-Bramming og Nykøbing F-Orehoved.

2. sporanlæg Holbæk-Vipperød, som er 1. etape af det planlagte 2. spor Lejre-Holbæk, er igangsat og forventes ibrugtaget i 1988.

2. sporanlæg Brørup-Bramming forventes igangsat i 1985, hvorimod 2. sporanlæg Nykøbing F-Tingsted af økonomiske grunde først kan påbegyndes i 1988-89.

Ad lb nr. 57.7 Eftersynshal, lyntog.

DSB står i de kommende år over for en gennemgribende reinvestering i nyt fjerntrafikmateriel. Det forventes, at kontrakt på levering af det første materiel kan underskrives ultimo 1984 – med forventet levering omkring 1987-88.

Efter al sandsynlighed vil det nye materiel være af typen »sammenkoblede vognsæt«, og det vil derfor være nødvendigt at etablere særlige vedligeholdelsesfaciliteter til dette materiel.

Der vil under alle omstændigheder blive behov for nye anlæg, og det vurderes for tiden, om bestående faciliteter kan udbygges, således at vognsæt eller togsæt kan komme under tag uden adskillelse, eller det vil være nødvendigt at bygge nye værkstedsanlæg.

Ad lb nr. 62.5 Rødby Færge, nyt hjørneleje, og lb nr. 65.1 Københavns Frihavn, istandsættelse af driftsleje.

Mellem de tyske forbundsbaner (DB), de svenske statsbaner (SJ) og DSB er der indgået en aftale om udbygning af Danmarksvejen mellem Skandinavien og Kontinentet via Øresund og Rødby-Puttgarden overfarten.

Aftalen indebærer, at jernbanegodsrueten Københavns Frihavn-Helsingborg skal være etableret senest den 1. juni 1986.

Rutens etablering kræver nyt sporanlæg, klapanlæg og færgeleje i Frihavnen samt nyt oplæggerleje i Rødby.

1. fase af arbejderne omfatter etablering af oplæggerlejet i Rødby til ibrugtagning sommeren 1985. Herved kan der allerede fra dette tidspunkt indsættes en ekstra færge til biloverførsel. (Der er tale om en fremrykning på ca. ½ år i forhold til det på FFL 85 anførte).

Allerede med den nuværende sejlplanstruktur er der ulemper, bl.a. i forbindelse med de egentlige vedligeholdelsesarbejder, havari og lign., idet disse arbejder i stort omfang må henlægges til reservelejet i Puttgarden, med omkostningsforøgelser til følge.

Det vil endvidere være hensigtsmæssigt at råde over en sådan oplæggerplads/leje under løbende vedligeholdelse af de øvrige lejer i Rødby samt i forbindelse med omskiftning af færger, der skal på værftsophold.

Spørgsmål 6:

I henhold til § 42, stk. 2, i lov nr. 245 af juni 1977 om DSB, jfr. bekendtgørelse om bemyndigelse til nedsættelser i DSBs takster for befordring af 28. juni 1977 § 1, er DSB bemyndiget til at nedsætte taksterne for befordring med indtil 50 pct. i tilfælde, hvor hensynet til driftens økonomi gør det ønskeligt.

I hvilket omfang har DSB i de senere år udnyttet denne bemyndigelse, hvilke ruter drejer det sig om, og hvor store har de procentuelle nedsættelser været på disse ruter?

Svar:

For at fastholde og om muligt øge markedsandelen med henblik på at forbedre driftens økonomiske resultat har DSB indenfor alle områder gjort brug af bemyndigelsen til at yde rabat på de normale takster.

DSBs afsætningsprincip om kun at yde rabat, når der herved kan opnås en forbedret økonomi, er i intet tilfælde fraveget.

Inden for godssektoren er forholdet det, at der for godt 80 pct. af transporterne ydes en rabat. For stykgodstrafikken er den gennemsnitlige rabat ca. 10 pct., medens der for vognladningsgods og containertrafik i gennemsnit ydes 35-40 pct. rabat.