

Denne nedadgående tendens er nu vendt i 1985, hvor den hidtidige udvikling peger på, at rejsetallet i 1985 vil blive 4-5 pct. højere end i 1984. Denne positive udvikling kan dels tilskrives, at der ikke var passagertakstforhøjelser i 1984, dels at DSB siden midten af 1984 har gennemført en række servicetiltag og introduceret nogle tilbud om billige rejsemuligheder i perioder uden for weekendens spidstrafik, som er blevet meget vel modtaget af publikum. Jeg tænker her på f.eks. stillekupeer, særlige tilbud vedr. 1. classes rejser og som det væsentligste længde- og børnerabatten, der giver en rabat på lange rejser på i gennemsnit ca. 25 pct. hhv. giver en voksen adgang til at medtage et barn under 12 år gratis.

Den nævnte positive tendens i 1985 er ikke afbrudt af takstforhøjelsen på 5 pct. den 1. maj 1985. Rejsetallet i sommermånederne har fortsat vist stigende tendens.

DSB må drage den konklusion af erfaringerne siden 1982, at det takstpolitisk er det rigtige løbende at lade DSBs takster følge den almindelige prisudvikling i samfundet. Længere perioder med uændrede takster, der skaber et takstefterslæb, som derefter søges indhentet ved kraftige forhøjelser ud over den generelle prisudvikling, har vist sig at give en negativ effekt på rejsetallet.

Om sammenhængen mellem den beskrevne passagerudvikling og investeringsprogrammet kan jeg sige, at det dalende rejsetal i 1983-84 ikke medførte nogen indskrænkninger i investeringerne på passagerområdet. Dertil kan jeg føje, at kvalitetsforbedring i nogen grad kan modvirke de uheldige effekter, som takstforhøjelser isoleret set har på rejsetallet. Hvis DSB havde rådet over anlægsmidler til, i større omfang end tilfældet var, at gennemføre en modernisering og fornyelse af personvognsmateriel, stationer og øvrige passagerfaciliteter, kunne passagerafvandringen været undgået. De kommende års påregnede anskaffelser af nyt IC- Materiel forventes således at få en væsentlig positiv effekt på passagerudviklingen og dermed indtægterne.

#### Spørgsmål 8:

Der ønskes en redegørelse for den forventede beskæftigelsesmæssige effekt af bygge- og anlægsprogrammet i 1986.

#### Svar:

DSBs investeringsprogram omfatter flere hundrede projekter, der tilsammen består af flere tusinde delarbejder og anskaffelser, som med hensyn til beskæftigelseskvoter er vidt forskellige.

På baggrund af vurderinger af en lang række projekters beskæftigelsesvirkning skønnes forholdene omkring DSBs investeringer i 1986 at være følgende:

Forventede investeringer i 1986 .....	1598 mill. kr.
Beskæftigelsesvirkning i Danmark .....	5400 mandår
Heraf i hovedstadsrådets regie:	
Forventede investeringer i 1986 .....	300 mill. kr.
Beskæftigelsesvirkning i Danmark .....	1000 mandår

#### Spørgsmål 9:

I hvor stor udstrækning er over- og merarbejde hidtil blevet konverteret til nye stillinger?»

#### Svar:

På FFI 86 er der budgetteret 340 bevillingsårsværk.

Overarbejdstimetallet svarer til mellem 1 og 2 pct. af DSBs samlede arbejdskraftsforbrug, og udgifterne til overarbejde udgør mindre end 2 pct. af de samlede personaleomkostninger.

Der udfoldes løbende bestræbelser på at begrænse overarbejdets omfang, men det er næppe realistisk at forestille sig yderligere væsentlige reduktioner af overarbejdets omfang.