

Baggrunden for at en relativ beskedent del af reduktionen udmøntes på driftsbudgettet er, at der allerede på 1986-finansloven var sket en reduktion af driftsbudgettet for 1987 med godt og vel 2 pct.

I svaret på spørgsmål 3 er oplyst hvorledes anlægsbesparelsen på 175 mill. kr. fordeler sig på finanslovs-konti. Indenfor investeringsrammen skal der findes midler til gennemførelse af en række ekstraordinære miljøforanstaltninger. Det drejer sig om støjisolering langs DSBs strækninger og afskærmning eller fjernelse af asbest i DSBs bygninger, færger og tog. I 1987 vil det være nødvendigt at anvende omkring 50 mill. kr.

Spørgsmål 3:

Hvilke anlægsopgaver inden for kontiene 70.01. – 70.06. er blevet beskåret?

Svar:

På FFL 1987 er det samlede anlægsbudget nedbragt til godt en mia kr. ved udskydelse af følgende anlægsprojekter set i forhold til det på 1986-finansloven oplyste:

	Mill. kr.
<i>Konto 70.01.:</i>	
Modernisering af IC-stationer og DSBs pladsreservering.....	23
<i>Konto 70.02.:</i>	
2. spor Brørup–Bramming (færdiggørelse udskydes 1 år til 1990).....	19
Ringsted, nyt sikringsanlæg (færdiggørelse udskydes 1 år til 1988)	14
Automatisk togstopkontrol (ekstra sikkerhed)	10
Moms af 70.02.-projekter	4
<i>Konto 70.03.:</i>	
Elektrisk togmateriel	65
<i>Konto 70.04.:</i>	
Teknisk modernisering af færger	40
<i>Konto 70.05. og 70.06.</i>	
(Ingen udskydelser)	
I alt konto 70.01. – 70.06.....	175

Spørgsmål 4:

Hvor stort er behovet for øget kapacitet på DSBs færgeoverfarter, og hvorledes vil DSB dække det øgede behov?

Svar:

Den generelle trafikale vækst på DSBs overfarter, der har kendetegnet resultatet for 1985, fortsætter trods forstærket konkurrence i 1986 og giver nu anledning til regulære kapacitetsproblemer på Rødby-Puttgarten overfarten. Særlig markant er væksten i overførsel af lastbiler.

Fra igangsætningen af jernbanegodsoverfarten København–Helsingborg (DanLink) i november i år forventes en yderligere forstærket vækst i jernbanegodstrafikken til/fra kontinentet via Rødby-Puttgarden. Der er således klart behov for og god lønsomhed ved indsættelse af ekstra færgekapacitet.