

I planlægningen af den fremtidige togtrafik indgår ønsker om øget aktivitet omkring stationerne samt bedre sammenhæng mellem station og by. Dette kan i mange tilfælde tilfredsstilles ved omplacering af driftsfunktionerne på stationerne. Der er her tale om, at DSB i samarbejde med kommunerne udarbejder retningslinjer for bebyggelse på og ved stationsområdet, således at såvel lokalsamfundets behov for f.eks. butikker, kontorer m.v. som DSBs behov for sammenhæng mellem station og omgivelser tilgodeses.

DSB foretager ikke selv investeringer i bygningsanlæg m.v., som DSB ikke selv anvender eller skal anvende. Nye bygningsanlæg på DSBs område til andet end DSB-formål opføres derfor af fremmede investorer på DSBs jord, der langtidsudlejes til formålet.

#### *Spørgsmål 11:*

Hvilke beregninger og forudsætninger ligger til grund for den forudsatte takstforhøjelse på 6 pct.?

Hvorledes forventes forhøjelsen af takstniveauet i 1988 med 6 pct. at ville påvirke prisforholdet mellem jernbane- og anden transport?

#### *Svar:*

Det er DSBs politik løbende at justere takstniveauet først og fremmest i overensstemmelse med omkostningsudviklingen ved DSB, men også med hensyn til inflationstakten. I tilfælde af, at taksterne forhøjes mindre end omkostningsstigningerne, vil det blive vanskeligt at overholde det bevilgede nettotal. Desuden opstår et takstefterløb, som det erfaringsmæssigt er vanskeligt at indhente ved senere ekstraordinære takstforhøjelser, fordi sådanne giver anledning til trafikafvandring med deraf følgende indtægtsfald.

De i 1986 og 1987 for alle produkter gennemførte takstforhøjelser på 2 pct. hhv. 4 pct. har vist sig at ligge under DSBs omkostningsudvikling.

DSB har vurderet, at der fra 1987 til 1988 som minimum vil ske en omkostningsstigning på 6 pct. bl.a. som følge af aftaleforhandlingerne for 1987 og 1988.

I overensstemmelse med den indledningsvis nævnte målsætning er der derfor forudsat takstforhøjelser i 1988 for alle produkter på gennemsnitlig ca. 6 pct.

Som nævnt i Anm. II til § 2.01.01. (side 55 øverst) forudsættes det vedrørende den forventede trafik- og dermed indtægtsudvikling, at der ikke opstår væsentlige ændringer i prisforholdet mellem jernbane- og anden transport.

Skulle sådanne ændringer opstå, giver det anledning til overvejelser om andre takstforhøjelsesprocenter. Sådanne overvejelser vil fremgå af min ansøgning til Finansudvalget om konkrete takstforhøjelser.

#### *Spørgsmål 12:*

Hvor stor en personaleforøgelse ville isoleret set være nødvendig som følge af arbejdstidsforkortelsen i 1988? Når denne personaleforøgelse indregnes, hvor stor er da den rationaliseringseffekt, som nedgangen i personaleforbruget, jf. Anmærkninger II side 64, er udtryk for?

#### *Svar:*

Arbejdstidsforkortelsen pr. 1. september 1988 medfører en forøgelse af antal årsværk i 1988 på 129 (svarende til ca. 400 årsværk på årsbasis).

Da denne forøgelse indgår i den i Anmærkninger II side 64 anførte reduktion på 160 årsværk, indebærer det, at reduktionen ville have været 289 (160 + 129) årsværk, såfremt arbejdstiden havde været konstant gennem hele 1988.

#### *Spørgsmål 13:*

Hvilke erfaringer har DSB indtil nu gjort sig vedrørende det takstsystem, der trådte i kraft den 1. juni 1987? Der ønskes herunder talmateriale vedrørende passagerudviklingen opdelt på nærtrafikken og andre rejser.