

*Svar:*

DSBs nye prissystem, der blev indført den 1. juni 1987, er generelt blevet godt modtaget af kunderne.

Der var tale om en gennemgribende omlægning og forenkling af DSBs prissystem. Det betød, at mens nogle kunder fik en lavere pris, blev det dyrere for andre. Det har naturligvis affødt en del reaktioner fra kunder, som har oplevet væsentlige fordyrelser.

Regnskabstal for de første 3 måneder viser en indtægtsfremgang i forhold til niveauet i månederne op til indførelsen af prissystemet. Totalt set ser det dermed ud til, at det nye prissystem opfylder de økonomiske forventninger.

På grund af indkøringsproblemer med et edb-system foreligger der endnu ikke mere detaljerede statistikker over salget under det nye prissystem.

En analyse foretaget blandt togrejsende i slutningen af juli og begyndelsen af august viste, at ca. 4 pct. af de rejsende var nye rejsende, som havde valgt at rejse med tog på grund af det nye prissystem. Andelen af nye rejsende var særlig stor blandt de ældre, familier med børn og rejsende med 10-turskort. Desuden har ca. 11 pct. af de rejsende ændret rejsedag som følge af indførelsen af billigdage. Dermed er en af intentionerne med det nye prissystem nået.

Først i december vil det være muligt at sige noget mere entydigt og detaljeret om det nye prissystems virkninger.

*Spørgsmål 14:*

Hvilke planer har DSB for udvikling og anskaffelse af nye S-tog?

*Svar:*

I henhold til lov nr. 270 af 8. juni 1977 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring er det Hovedstadsrådet, der har såvel det økonomiske som det beslutningsmæssige ansvar for S-togsdriften. Det er således Hovedstadsrådet, der tager beslutning om udvikling og anskaffelse af nye S-tog, og det er Hovedstadsrådet, der er bevillende myndighed ved S-togsanskaffelser.

DSB har over for Hovedstadsrådet foreslået, at der nu påbegyndes en udskiftning af de 550 såkaldte 2. generations S-togsvogne (anskaffet fra 1967 til 1978) med 480 S-togsvogne af en ny type. DSB har netop fremsendt en rapport om nye S-tog »Fremtidens S-tog, august 1987« til Hovedstadsrådet. I rapporten beskrives DSBs forslag til nyt S-togsmateriel og DSBs forslag til den videre procedure.

DSB har nu anmodet Hovedstadsrådet om godkendelse af de foreslåede hovedkrav til nye S-tog og om bevilling til, at der kan arbejdes videre, således at der om ca. 6 måneder vil kunne træffes endelig beslutning om udbydelse af S-togene blandt mulige leverandører. Endvidere har DSB anmodet Hovedstadsrådet om, at der gives bevilling til forprojektering af de nødvendige ændringer af S-togsnettets faste anlæg i forbindelse med anskaffelsen af nyt materiel.

Spørgsmålet om udskiftning af S-togsparken indgår imidlertid også i kommissoriet for det udvalg, jeg her i sommer har nedsat om hovedstadsområdets trafik. Udvalget, der er sammensat af repræsentanter for Hovedstadsrådet, Finansministeriet og Indenrigsministeriet samt de forskellige dele af Trafikministeriet, skal således overveje forskellige udviklingsmuligheder for den kollektive trafik frem til år 2000, herunder især udskiftning af S-togsparken, fornyelse af baneanlæggene, nye baneanlæg m.v. Jeg forventer derfor, at den endelige stillingtagen til udskiftningen afventer resultatet af dette udvalgs arbejde, som skal være afsluttet til april 1988.

*Spørgsmål 15:*

Under henvisning til Anmærkninger II side 70 pkt. 7 ønskes konkretiseret på hvilke strækninger, der vil ske nedlæggelse hhv. genåbning.

*Svar:*