

Bilag til bet. o. f. t. finanslov for 1989

- 52.1. Lovliggørelse af diverse værkstedslokaler samt moderniseringsarbejder på København H, Bernstorffsgade
- 52.5. Etablering af vognvaskeanlæg
- 61.1. Ro-Ro-lejer, Halsskov og Knudshoved

Samtlige anførte projekter er påbegyndt i 1988 eller tidligere.

Spørgsmål 15:

»Ad underkonto 70.03. Rullende materiel, ønskes en redegørelse for effekten af det nyligt tiltrådte aktstykke vedrørende Ascan Scandia A/S på finanslovsforslaget.«

Svar:

Den i aktstykke nr 290 10/8 1988 omtalte fordyrelse af IC/3-togsættene er indregnet i finanslovsforslaget, der således er baseret på de nu aftalte priser pr. togsæt.

Spørgsmål 16:

»Der ønskes en redegørelse for den bevillingsmæssige sammenhæng mellem Storebæltsforbindelsen og DSB Plan 2000.«

Svar:

Folketingets vedtagelse af loven om en fast forbindelse over Storebælt berørte en lang række af DSBs planer og andre forudsætninger. DSB iværksatte derfor en række planlægnings- og analysearbejder, som er sammenfattet i Plan 2000. Ud over de store følgeinvesteringer omkring den faste forbindelse omfatter Plan 2000 også en lang række mindre projekter og tiltag, som ønskes gennemført på kortere eller længere sigt.

Disse øvrige projekter vil blive indarbejdet i de forskellige aktivitetsplaner m. v., når der er mulighed for det, f. eks. når den nødvendige kapacitet m. v. bliver ledig, og i takt med at rationaliseringspotentialer i de nedenfor nævnte investeringer kan udmøntes.

De helt centrale elementer i Plan 2000 er indarbejdet i finanslovsforslaget, nemlig:

- *IC-indland*, reinvesteringen i det nuværende IC-materiel, idet der anskaffes ialt 76 IC/3-togsæt til iværksættelse af en helt ny og hurtigere grundkøreplan allerede inden den faste forbindelse. Den reinvestering i materiel er samtidig en forudsætning for at kunne benytte jernbanetunnelen under Storebælt.
- »*Storebæltspakken*«, en række merinvesteringer, bl. a. yderligere 17 IC/3-togsæt, 24 elektriske regionaltogetsæt til betjening af regionaltrafikken Helsingør-Odense samt ca. 12 el-lokomotiver m. m.

Disse investeringer er samtidig en forudsætning for, at DSB kan betjene den mertrafik, som vil komme p. g. a. de drastiske rejsetidsreduktioner, som den faste forbindelse og det nye materiel tilsammen vil muliggøre. Investeringerne er iøvrigt yderst rentable, selv om afkastet reduceres noget fra og med vejbroens åbning, og finansieres derfor iflg. finanslovsforslaget delvis som et investeringspuljelån hos Finansministeriet.

En ny jernbaneforbindelse syd om Fredericia (Snoghøj-Tårup) samt andre projekter med hel eller delvis sammenhæng med Storebæltsprojektet er opregnet i Anm II til finanslovsforslaget (side 64-65).

Selve investeringerne i jernbaneforbindelsen over Storebælt påvirker ikke DSBs budget før fra 1993, fordi A/S Storebæltsforbindelsen afholder alle udgifter.

Ved baneforbindelsens åbning i 1993 overtager DSB iflg. loven brugsretten. DSB betaler herefter et årligt vederlag til A/S Storebæltsforbindelsen. Dette modsvarer forrentning og afdrag af den anlægsgæld, som oparbejdes i de dele af det samlede projekt, der specifikt kan henføres til jernbanedelen samt 50 pct. af den fælles bro over Vesterrenden.

Med en afdragsperiode på 30 år forventes den årlige ydelse at blive i størrelsesordenen 1/2