

2. At stille forslag til finansiering af trafikinvesteringerne, som er afstemt med udgiftspolitikken og den stramme finanspolitik, herunder utraditionelle finansieringskilder som f.eks. betalingsring omkring København.

Udvalget skal færdiggøre sit arbejde senest 1. april 1991.

Der afsættes 50 mio kr i 1992 og 300 mio kr i 1993 til styrkelse af hovedstadstrafikken.

I takt med fjerntrafikforbedringerne skal der ske tilpasninger og forbedringer på sidebanerne bl.a. med henblik på at øge rejsehastigheden. Samtidig skal der via forenklet drift og mindre personalekrævende betjening sikres en mærkbart forbedret sidebaneøkonomi.

Driftsøkonomiske overvejelser skal tildeles øget vægt ved fastlæggelse af omfang af ekstrakørsel i spidsbelastningsperioder og trafikomfang i perioder med lavest efterspørgsel, navnlig i regionaltrafikken.

3. Særlige forudsætninger vedr. DSB's godstrafik

DSB skal i samarbejde med naboforvaltningerne sikre en udvikling af godstransportmulighederne med bane, der giver danske og skandinaviske virksomheder adgang til at drage nytte af den styrkelse af jernbanegodstrafikken, som finder sted i Europa.

Især skal sikres, at kombitrafikken med bl.a. veksellad gives gode udviklingsmuligheder. Til etablering og udbygning af kombiterminaler samt til anskaffelse af bærevogne til kombitrafikken kan der afsættes 50 mio kr årligt. Denne investering skal ske indenfor den aftalte totale DSB-investeringsramme, men - som i andre europæiske lande - ikke afholdes indenfor godssektorens økonomiske målsætning, jf. nedenfor.

Godssektorens økonomi beskrives i overensstemmelse med finanslovens opgørelse af de enkelte produkters økonomi, således at godsøkonomien ikke belastes med omkostninger, som ville forekomme, selv om DSB ikke drev godstrafik.

Gennem rationaliseringer og øget samarbejde med andre transportører tilstræbes, at stykgodsproduktets indtægter i 1992 som minimum modsvarer de omkostninger, som stykgodstrafikken påfører DSB. Oprettningen skal videreføres, så indtægterne fra 1995 endvidere dækker det årlige investeringsomfang i stykgodssektoren.

Omfanget af godstogsbetjening og anlæg herfor (terminaler, stationer og læssespor) fastlægges under hensyn til den økonomiske målsætning for DSBs godssektor.

Godstransittrafikken gennem Danmark søges af såvel miljømæssige som samfundsøkonomiske grunde omlagt til jernbanetransport.

DSBs godssektor skal tilpasses og udvikles med henblik på, at indtægterne efter den faste forbindelses ibrugtagning skal bringes til at dække de omkostninger til drift og investeringer, som godstrafikken medfører for DSB.

4. Elektrificering

Planerne for udbygningen af den internationale jernbaneinfrastruktur gennem Danmark skal ses i et bredere europæisk perspektiv. Indførelse af det indre marked i EF, stigende opmærksomhed omkring miljøet og restriktioner på landevejskørsel for lastbiler i Centraleuropa samt det kommende højhastighedsjernbanenet med elektrisk drift er elementer heri.

Med finansloven for 1990 er det vedtaget at gennemføre elektrificeringen i Danmark fra Helsingør til Odense i 1993 samtidig med åbningen af Storebæltsforbindelsen.

På tysk side når elektrificeringen i dag kun til Hamburg.

Der skal søges opstillet en fælles dansk-tysk udviklingsplan for elektrificering og udbygning af infrastrukturen i det nordlige Tyskland og det sydlige Danmark (Syd- og Sønderjylland). Dansk erhvervsliv øst og vest for Storebælt kan hægte sig på denne transportvej gennem Danmark, som vil kunne betjene hurtige gods- og persontog.

Når enighed opnås med de vesttyske myndigheder er parterne indstillet på at videreføre den danske elektrificering fra Odense til Padborg, i hvilken forbindelse der må arbejdes på at søge tilskud fra EF's infrastrukturprogram eller på anden måde i fællesskab skabe finansiel dækning.

5. Takspolitik