

havns kommunale skolevæsen, Færøernes landsstyre eller Grønlands landsråd eller hjemmestyre, en kommune, et koncessioneret selskab eller en stats- eller kommunegaranteret virksomhed.

- Den pågældende skal under ansættelsen have været medlem af en pensionsordning, hvortil den ansatte og arbejdsgiveren har ydet bidrag.
- Den udtrædelsesgodtgørelse, der tilkommer den pågældende fra den hidtidige pensionsordning, skal overføres til statskassen.

3. Bestemmelser om medregning af tidligere ansættelsesperioder i tjenestemandspensionslovens regler, findes i de kommunale tjenestemandspensionsregulativer.

4. Tjenestemandspensionsordningen hjemler alene pensioner som løbende udbetalinger. Da der vil være tale om overførsel til en pensionsordning med løbende udbetalinger, vil overførsel til tjenestemandspensionsordningen ikke udløse skattemæssige konsekvenser.

Spm. nr. S 52

Til trafikministeren (8/10 97) af:

Jørn Jespersen (SF):

»Hvad er det i køreplanen, der gør, at EC-toget med afgang kl. 7.55 fra Københavns Hovedbanegård ikke kan være den ekstra tid undervejs, som det ville kræve, hvis det skulle standse i Næstved, herunder om det skyldes kapacitetsproblemer på strækningen Næstved-Rødby Færgehavn, om det vil gøre det umuligt at nå færgen, om konsekvensen af i givet fald at lade færgen sejle en anelse senere, og hvad er konsekvensen af at lade EC-toget standse i Næstved (som i den gamle køreplan) fremfor i Ringsted?«

Begrundelse

Spørgsmålet har til formål at få afklaret, hvilke begrundelser og prioriteringer der ligger til grund for, at det pågældende tog ikke længere standser i Næstved.

Svar (17/10 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

DSB oplyser, at EC-toget med afgang fra København H kl. 7.55 fortrinsvis er for internationale rejsende. Toget har i København forbindelse med nattog fra Norge og Sverige og opnår i Hamborg på tilsvarende vis forbindelse med flere tog videre sydpå. De gode forbindelser nordfra og sydpå betyder, at toget i dag normalt er fuldt belagt med internationale rejsende, og der er ikke mulighed for at gøre toget større. Der vil således ikke være plads til et større antal pendlere over strækningen København-Næstved.

For at sikre de bedst mulige forbindelser er rejsetiden søgt nedbragt mest muligt. Toget har køreplansmæssigt en ankomsttid til Rødby, kortest mulig tid forud for færgens afgangstidspunkt, og der er aftalt en ombordrangering i umiddelbar forlængelse af togets ankomst til Rødby Færge. Der er derfor ikke tid til yderligere et planlagt stop undervejs til Rødby, såfremt de sædvanlige regler for køreplanlægning skal overholdes. Dertil kommer som nævnt, at toget i dag normalt næppe ville have plads til et større pendlerkontingent.

DSB har ikke mulighed for at fastsætte færgerederiets sejlplaner for overfarten og kan derfor ikke omlægge afgang, men DSB har sammen med DB undersøgt konsekvenserne af at senerelægge toget i Tyskland på strækningen til Hamborg. Det kan, efter det for DSB oplyste, kun gennemføres med et væsentligt tidstab til følge, af størrelsesordenen en halv time, som følge af den tætte trafik omkring Hamborg og deraf også de i Danmark velkendte problemer med kapaciteten. Et sådant tidstab ville betyde, at der ikke ville blive tilslutning til en række attraktive forbindelser i Hamborg.

Tidsmæssigt er der ingen nævneværdig forskel på at standse i Ringsted frem for i Næstved.

DSB har bestræbt sig for at imødekomme pendlernes behov for en hurtig forbindelse fra København til Næstved om morgenen ved at etablere en forbindelse med afgang kl. 07.30 og ankomst til Næstved kl. 08.28 med et skift i Ringsted.