

*Svar:*

Til udvalgets spørgsmål ken jeg oplyse, at DSB siden 1972 kun i særlige tilfælde har søgt at afhænde arealer, som ikke (længere) anvendes til jernbaneformål, idet DSB med tilslutning af de vekslende ministre for offentlige arbejder har ment at burde holde sådanne arealer i beredskab for det tilfælde, at udviklingen i den kollektive trafik skulle gøre det nødvendigt (på ny) at tage arealerne i brug til jernbaneformål. Når der fra kommuner rettes henvendelse til DSB om køb af arealer som led i den kommunale planlægning, søges henvendelserne dog ofte imødekommet, men da på en sådan måde, at muligheden for retablering af banestrækningen og/eller standsningsstedet bevares. Private henvendelser om køb af arealer imødekommes kun yderst sjældent og kun, når særlige omstændigheder taler derfor, hvorimod der løbende sker afhændelse af aflagte banevogterhuse og mindre, afskårne arealer, der ikke skønnes at kunne blive nødvendige til driftsformål.

Arealer, som ikke (længere) anvendes til jernbaneformål, søges gjort indtægtsgivende gennem udlejning og – ved bestående stationsanlæg – gerne til sådanne lejere, som yderligere som transportkunder tilfører DSB indtægter, idet man derved tilgodeser både det formål at holde arealerne i beredskab og at gøre dem indtægtsgivende i ventetiden.

Det skal med henblik på spørgsmålet om arealafhændelser yderligere anføres, at bl. a. fjernelektrificeringsprojektet vil stille krav til en forøget anvendelse af arealer, dels til kurveudretninger, dels til breddeforøgelse af jernbaneanlægget, idet kørestrømsnettet kræver en vis sikkerhedsafstand til faste anlæg på de tilstødende arealer.

-----

Der haves ingen opgørelse over størrelsen af sådanne arealer. De arealer, som DSB ejer, er normalt undtaget fra vurdering, og vurdering finder først sted, når de ved udlejning gøres indtægtsgivende på anden måde end som jernbaneanlæg. Da der ikke foretages værdiansættelse ved de almindelige vurderinger, er et skøn over den samlede ejendomsværdi af disse arealer usikkert.

*Spørgsmål 16:*

Idet henvises til ministerens besvarelse af udvalgets spørgsmål 4 b forespørges, om der i overensstemmelse med de givne oplysninger kan forventes at fremkomme en ansøgning om en forøgelse af mandskabsstyrken.

*Svar:*

DSBs nuværende personalesituation gør det ikke muligt at forøge det nuværende transportudbud uden ekstraordinær tilgang af personale. Først efter tilgang og uddannelse af især det kørende personale vil DSB være i stand til at tilbyde en nævneværdig forøget kørsel med det eksisterende rullende materiel.

Dette forudsætter, at gennemløbshastigheden i værksteder m. v. for lokomotiver og vogne øges, hvilket kræver indsættelse af mere værkstedspersonale. Rekruttering og uddannelse af værkstedspersonale påregnes at tage ca. 6 måneder, medens rekruttering og uddannelse af lokomotivførere vil tage mindst 11 måneder fra det tidspunkt, hvor tilladelsen til rekruttering foreligger.

Endelig vil det selvsagt være nødvendigt at udvide DSBs driftsomkostningsramme med de stigninger, som følger af de øgede driftspræstationer.

Det er under overvejelse at udarbejde et oplæg om sådan aktivitetsudvidelse.

*Spørgsmål 17:*

Under henvisning til besvarelsen af udvalgets spørgsmål 4 c ønskes en nærmere bedømmelse af, om det ikke – uanset man fraviger normal budgetprocedure – vil være hensigtsmæssigt og/eller påkrævet at have budgetmæssig dækning for et ekstra beredskab.

*Svar:*