

*Spørgsmål 10:*

»På hvilke områder overføres refusion af rabatter fra andre ministerier og med hvilke beløb?«

*Svar:*

Alderspensionister, invalide- og førtidspensionister, blinde, kørestolsbrugere og visse handicappedsagere samt visse unge rejser med rabat. Herfor modtager DSB fra Socialministeriet en betaling, der i 1992 vil udgøre ca. 90 mio. kr.

Værnepligtige rejser gratis med tog. Herfor modtager DSB fra Forsvarsministeriet og Indenrigsministeriet en betaling, der i 1992 vil udgøre ca. 70 mio. kr.

Lejrskoleelever rejser gratis med tog. Herfor modtager DSB fra Undervisningsministeriet en betaling, der i 1992 vil udgøre ca. 35 mio. kr.

Af den samlede betaling til DSB på ca. 195 mio. kr. i 1992 vedrører de 158 mio. kr. en betalingsordning, som indførtes i 1990 baseret på DSBs indtægtstab ved rabatgivningen, men uden hensyntagen til de med rabatgivningen forbundne omkostninger.

Nyordningen var et led i den politiske aftale om DSBs rammer for årene 1990-93 og ledsagedes af tilsvarende rammeudvidelser til de ministerier, der skulle betale til DSB.

Ved at indføre betaling til DSB fra andre ministerier for ydelse af socialt betingede rabatter opnåedes, at DSB ikke ved ændring af rabatterne kunne opnå indtægtsmæssig gevinst. Dette fandt et politisk flertal var en forudsætning for at give DSB udvidet frihed til at fastsætte sine takster.

Den fra 1990 udvidede betalingsordning er således mere end noget andet en garanti mod utilsigtede sociale virkninger af den udvidede takstfrihed, DSB har fået.

*Spørgsmål 11:*

»Der ønskes en kort redegørelse for tidsplanerne for indkøb af nye S-tog. – Hvilken leverandørkreds (herunder danske leverandører) kan der blive tale om?«

*Svar:*

Den i FFL 1992 søgte bevilling til S-tog forudsættes anvendt til indkøb af 12 togsæt. Kontrakt herom forudsættes indgået i foråret 1992 på baggrund af udbud i oktober 1991.

Udbudet sker i henhold til gældende regler og til 8 indbudte leverandører, hvoraf de 6 fra EF-lande og 2 fra lande uden for EF. Blandt de indbudte internationale firmaer findes også firmaer med egne produktionsanlæg i Danmark eller stærke interesser i sådanne.

De to første togsæt forudsættes til rådighed til testkørsel i det meste af 1994 og de resterende 10 leverer i løbet af 1995.

Der vil i forbindelse med kontrakten blive aftalt optionspriser og -betingelser på levering af yderligere godt 100 togsæt, hvilket er behovet i forbindelse med en total udskiftning af den første generation røde S-tog. Optionens udnyttelse til sin tid er naturligvis afhængig af de fremtidige bevillingsforhold.

*Spørgsmål 12:*

»Hvad gøres der for at fremme regulariteten i S-togstrafikken. Haves en oversigt, der for hvert af de seneste 5 år kan belyse antallet af afbrydelser i trafikken og årsagerne til afbrydelserne?«

*Svar:*

Af den som bilag vedlagte oversigt fremgår udviklingen i procent rettidige tog, dvs. tog med mindre end 1 minuts forsinkelse.

Endvidere fremgår DSBs målsætning for antal rettidige tog. Målsætningen afspejler efter revisionen i 1989 det niveau, som realistisk kan opretholdes gennem længere tid med den fra 1989 gældende trafikintensitet og de teknologier, som er til rådighed.

Målsætningen kan kun realistisk ændres mærkbart ved markante reduktioner af trafikomfanget eller meget store – og derfor langsigtede – teknologiskift (nye tog, helt nyt sikrings- og styrings-system).

Det fremgår først og fremmest, at en langt mere robust køremåde og køreplan fra 1989 har medført en markant og nødvendig kvalitetsforbedring, selv om det daglige togantal fra samme tidspunkt øgedes med næsten 25 pct.

Det fremgår endvidere, at rettidigheden er for nedadgående, og at der er behov for en ekstraordinær stabiliseringsindsats.