

Jeg kan endvidere bekræfte, at der løbende har foregået et revisionsarbejde, og at dette arbejde nu foregår i Færdselsstyrelsen under Trafikministeriet.

Det mest påtrængende problem for branchen var spørgsmålet om hastighedsgrænserne i sammenhæng med blokvognstogets totalvægt. Jeg har derfor valgt allerede i oktober 1995 at udsende en ændringsbekendtgørelse vedrørende dette punkt. Ændringsbekendtgørelsen bevirker, at de moderne blokvogne nu i de fleste tilfælde må køre 45 km/t., hvor de tidligere kun måtte køre 15 km/t.

Dette blev gjort for, at Færdselsstyrelsen i samarbejde med branchen og de øvrige myndigheder, der er involveret i arbejdet med blok-vogne, nu kan få mulighed for at gennemarbejde de resterende problemer.

Jeg forventer herefter, at den samlede revision af blokvognsbekendtgørelsen vil blive afsluttet i løbet af 1996.

Spm. nr. S 784

Til trafikministeren (14/12 95) af:

Erik Jacobsen (V):

»Kan ministeren oplyse om DSB's udgifter og indtægter i forbindelse med driften af godsbanen mellem Tønder og Tinglev de seneste fem år?«

Begrundelse

Det er kommet frem i dagspressen, at ministeren i 1996 påtænker at fremsætte et lovforslag, der betyder nedlæggelse af flere danske bane-strækninger, bl.a. godsbanen mellem Tønder og Tinglev.

En nedlæggelse af Tinglevbanen vil reducere mulighederne for transport med bane på tværs af landsdelen og er en stærk nedprioritering af de tyndtbefolkede områder. Tønders industri-virksomheder er for øjeblikket inde i en positiv udvikling, og et stigende behov for banetransport kan derfor påregnes.

Svar (27/12 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg har fra DSB fået oplyst, at godsbanen mellem Tønder og Tinglev de seneste fem år har medført følgende indtægter og udgifter for DSB.

År	Indtægter	Udgifter	Underskud
1991	44.000	700.000	656.000
1992	24.000	650.000	626.000
1993	20.000	650.000	630.000
1994	30.000	660.000	630.000
1995 ⁽¹⁾	34.000	670.000	636.000

(1) Tallene for 1995 er en prognose baseret på månederne januar til oktober.

Indtægtstallene, der er nøgletal, er den del af de samlede fragtindtægter, der efter kilometerfordeling kan tilskrives godsbanen.

Udgifterne består dels af de rene driftsomkostninger til personale og fremføring og dels af vognomkostninger samt endelig af den løbende vedligeholdelse af spor, banelegeme m.v. Udgifterne til personale og fremføring har ligget på ca. 360.000 kr. pr. år, vognomkostningerne omkring 350 kr. pr. vogn. Endelig bruges der ca. 250.000 kr. pr. år til vedligeholdelse af spor, banelegeme m.v.

Det skal i øvrigt nævnes, at såfremt Tønder-Tinglev-banen nedlægges, så vil det ikke ændre på mulighederne for transport på tværs af landsdelen. Allerede i dag er der et jernbane-godsalternativ via Lunderskov og Bramming. Det samme gør sig gældende med transporter til og fra Tønder.

Spm. nr. S 785

Til skatteministeren (14/12 95) af:

Erik Jacobsen (V):

»Vil ministeren oplyse, hvornår der indføres en farvningsordning for dieselolie?«