

belånt ejerbolig til samme pris, og oplyse den samlede boligudgift over årene tilbagediskontoreret med forskellige relevante renter?»

### Supplerende svar (13/10 2000)

**By- og boligministeren (Jytte Andersen):**

Idet jeg henviser til min foreløbige besvarelse af spørgsmål S 3816 fremsendes hermed et notat af 11.10.2000, der viser de beregnede boligudgifter og boligomkostninger for de ønskede boligtyper. (Ikke optrykt her).

Beregningerne svarer til de beregninger, der lå til grund for min besvarelse af spørgsmål S 2576 af 30.8.1999 med samme ordlyd.

De præsenterede resultater i S 2576 var således baseret på stort set samme renteniveau som i dag (knap 7 pct. for 30 årige realkreditlån med laveste kuponrente) og en fuldt gennemført "Pinsepakke".

Beregningerne i det nye notat er i lighed med tidligere gennemført under antagelse om, at man i ejerboligen benytter 30-årige fast forrentede lån i stedet for rentetilpasningslån. Renten på de korte 1-årige rentetilpasningslån ligger i øjeblikket godt ¾ procentpoint lavere end på den faste lånerente, der er forudsat i beregningerne. Forskellen mellem korte rentetilpasningslån og de lange lån med fast rente har i øvrigt tidligere ligget på 2-3 procentpoint eller mere.

Muligheden for at finansiere ejerboliger med rentetilpasningslån betyder, at ejerboliger i praksis bliver billigere, end det fremgår af beregningerne. I beregningerne vil benyttelsen af et RT-lån i ejerboliger ved det aktuelle renteniveau reducere låneudgifterne det første år med cirka 2.500 kr. efter skat.

### Spm. nr. S 88

Til trafikministeren (9/10 2000) af:

**Erik Jacobsen (V):**

»Vil ministeren tage initiativ til at ændre forretningsgangen vedr. godsvogne, som kommer sydfra over landegrænsen, og som har modtager i Padborg, så de fremover kan blive ekspederet i Padborg og ikke som nu, hvor de bliver kørt til Taulov for derefter at blive returneret til Padborg med 1 døgn's forsinkelse?»

### Begrundelse

Som det er i øjeblikket, skal langt de fleste godsvogne sydfra til Taulov for derefter at blive returneret til Padborg. Det giver unødvendige forsinkelser, ofte op til et helt døgn. Derudover er strækningen Padborg-Kolding meget hårdt belastet. Navnlig volder det problemer de to steder på strækningen, hvor der kun er et enkelt spor. Det er derfor ganske unødvendigt at belastte denne strækning yderligere med materiel frem og tilbage, som kunne være blevet ekspederet i Padborg.

### Svar (24/10 2000)

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

DSB blev pr. 1. januar 1999 omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed. DSB drives i dag under et regelsæt, der omtrent svarer til reglerne for et aktieselskab og under ledelse af en bestyrelse, som vælges på et virksomhedsmøde.

Gældende lovgivning giver tillige fra 1. januar 1999 fri adgang for jernbanevirksomheder til at udføre jernbanegodstransport i konkurrence på statens jernbaneinfrastruktur.

Det er DSB's opgave at udbyde trafik på forretningsmæssige betingelser. DSB's godsdivision udfører indenfor DSB's rammer såkaldt fri trafik på almindelige konkurrencebetingelser.

På baggrund af det stillede spørgsmål har DSB oplyst mig om, at den fremgangsmåde, som DSB anvender i håndteringen af godsvogne, har en logistisk begrundelse.

Konventionelle godsvogne til Padborg – gennemsnitlig 3-4 vogne pr. dag – vil f. eks. typisk være placeret midt i en togstamme. Aflevering af en eller to vogne ved passage af Padborg vil kræve omfattende rangering med et betydeligt tidstab for hele togstammen.

For den kombinerede trafik til Padborg er der fra enkelte destinationer tale om hele vogngrupper, som ved passage frakobles i Padborg. Er der tale om enkelte kombivogne fra spredte destinationer, kører disse som konventionelle vogne via rangerterrænet i Fredericia.

DSB har oplyst mig om, at der i september måned 2000 har været 70 godsvogne til Padborg. Af disse har 52 været kombinerede vogne, hvoraf de 51 blev afkoblet ved passage af Pad-