

[Arne Larson.]

taget som helhed, kan jo næppe på alle områder drives forretningsmæssigt, og derfor tror jeg, at tanken om et koncessioneret selskab er forfæjlet. DSB skal løse mange opgaver, og alle borgere i Danmark — uanset om de bor i tyndt befolkede eller i tæt befolkede egne — har behov for at blive trafikbetjent på en tilfredsstillende måde. DSB og privatbanerne er jo imidlertid inde i en masse problemer. Banenedlæggelser hører til dagens orden. Baneplanudvalget har afgivet en interessant betænkning om det fremtidige banenet. Ja, der er mange problemer, og måske skal de fremover løses mere utraditionelt, end det hidtil har været tilfældet. Derfor tror jeg også, det er ønskeligt, at DSB får lidt friere hænder til at løse mange af disse trafikproblemer.

Jeg kan tænke mig, at der mange steder vil være muligheder for at løse et trafikproblem i samarbejde med f. eks. kommunale institutioner og måske også med private interesser. Vi har f. eks. i det storkøbenhavnsske område haft problemet om et samlende trafikselskab for hele Københavns-egnen, hvor jo private rutebilejere, DSB og Københavns sporveje burde kunne samarbejde og samordne deres trafikselskaber, måske kan tanken om at oprette DSB-datterselskaber lette vejen for løsningen af sådanne problemer.

Sluttelig vil jeg lige omtale et enkelt problem, som rejser sig i anledning af, at man til efteråret eventuelt vil afløse kontrollering af billetter på nærbanetrafiknettet. Det vil jo betyde, at ca. 200 beskæftigede bliver mere eller mindre overflødige. Jeg har forstået på ministerens besvarelse af spørgsmålet om, hvor dybt det vil gribe ind i disse beskæftigedes ansættelsesforhold, at det næppe får større rækkevidde, at de fleste vil kunne finde beskæftigelse ved andre grene af DSB, og at der altså ikke bliver tale om afskedigelser, i alt fald ikke af månedslønnet personale, men måske i meget begrænset omfang afskedigelse af ugelønnet personale. Jeg vil imidlertid håbe, at disse overgangsbesværligheder vil blive løst i samarbejde mellem generaldirektoratet og de ansattes organisationer, således at vi ikke får noget problem ved denne overgang til en anden form for kontrollering på S-banenettet.

Ja, med disse korte bemærkninger skal jeg anbefale de stillede ændringsforslag.

Hanne Reintoft: Vi har før fremhævet, at det er vores bestemte opfattelse, at takstpolitikken skal være politisk bestemt og ikke rentabilitetsbestemt. Vi er derfor selvfølgelig foruroligede over, at man fra regeringens side er begyndt at understrege, at DSB primært skal være et rentabelt foretagende og sekundært den gode og billige offentlige service, som vi finder er et nødvendigt og absolut påkrævet gode for et land.

Vi har så lidt tillid til regeringens takstpolitik, at vi må vende os mod tanken om, at der ikke længere skal gives lovhjælp til takstforhøjelser. Vi finder det nødvendigt med fuld offentlighed om takstpolitikken, og det kan der ikke komme, hvis de kun skal behandles i finansudvalget.

Jeg har i øvrigt aldrig fået svar på mit spørgsmål om godstrafikkens rentabilitet og om de muligheder, der ville være, hvis man investerede noget fornuftigere på det område,

Dagmar Andreasen: Mit indlæg drejer sig ikke om de ændringer, der er foretaget i statsbaneloven, men om de ting, der ikke er blevet ændret.

Det har været udtalt her i dag af en tidligere trafikminister og i fjernsynet i sidste uge af den nuværende trafikminister, at statsbanerne skal drives som en forretning. Men en forretning kan drives på mange måder, og en forretning, der ikke har en effektiv konkurrence, den skal man altid være lidt opmærksom på.

Se, hvis en konkurrence er effektiv eller prispolitikken er logisk, så kan en kunde kun få rabat, hvis han ved sin ordreaftgivelse kan spare leverandøren for udgifter. Sådan er taksterne også lavet, når man sender gods med jernbane; jo større portion, man sender, desto lavere takster; de laveste finder man, når der sendes hele vognladninger, og jeg har i hvert fald ikke hørt om, at man fik lavere takst, fordi man sendte ti vognladninger. Sådanne takster plejer altid at være åbne.

Hvis konkurrencen derimod ikke er effektiv eller prispolitikken ikke er logisk, så er det ikke usædvanligt, at man kan opnå