

	1977).....	58.300.000	5.830.000
48.01.	Kommunale refusioner	27.000.000	4.050.000
48.02.	Refusion fra HR af driftsudgifter (§ 3, L 270 1977) ...	338.767.000	84.691.000
			kr. 471.901.000

For at landets samlede transportkapacitet (last og passagerer) kan udnyttes bedst muligt, må DSBs takster omkostningskalkuleres efter samme principper, som må følges i de private konkurrentvirksomheder, såsom vognmandsforretninger, rederier osv.

Desværre nedstemte folketingset den 26. oktober 1977 et fremskridtsforslag om foretagelse af uvildige revisorberegninger heraf.

Det er imidlertid umiddelbart klart, at godstaksterne er groft undervurderet, passager-taksterne noget for lave, og Storebæltstaksterne – særligt for lastbiler – er alt for høje.

Ændringsforslagene tager på denne baggrund højde herfor.

Hver enkelt tjenestegren skal pålignes de faktiske omkostninger, hvorfor der skal ske en forhøjelse af P & Ts bidrag til DSB for udført arbejde. Dette påvirker naturligvis P & Ts regnskab i modsatte retning, men herigennem opnås et reelt regnskabsgrundlag. Ændringsfor-slaget har altså ingen indflydelse på finanslovens samlede budgettal.

Den mammutordning, der er gennemført i HR er ganske urimelig. Den belaster DSB uforholdsmæssigt meget og ændringsforslaget tilsigter under de nuværende lovforhold blot en retfærdiggørelse.

Særlig med henblik på ændringsforslaget vedrørende taksterne på Storebælt skal det bemærkes, at nedsættelsen af taksterne hovedsagelig skal ske for lastbiloverfarterne.

Til nr. 1028

Det er ikke en skatteyderopgave at drive jernbanemuséet.

Til nr. 1029

Fornyelse af faste anlæg kan ikke ske i den takt som forslaget angiver.

Besparelserne skal tilrettelægges således, at fornyelse først og fremmest tager hensyn til sikkerheden.

Det vil bl. a. betyde, at de største besparelser skal ske på fornyelse og modernisering af banegårde og diverse bygningsarbejder.

Til nr. 1030

Den stramme økonomiske politik, der er nødvendiggjort, medfører, at der for de faste nyanlæg inden for DSB bør ske et stræk i anlægsaktiviteterne.

Besparelsen skal i første omgang tilrettelægges således, at egentlige byggefacilitetsudvidel-ser bremses.

Til nr. 1031

Den modernisering, som DSB gennem en årrække har gennemført af vognmateriellet, må nu siges at have nået et serviceniveau, som er tilstrækkeligt. Aktiviteten bør derfor være mindre.

Med den takstforhøjelse, som er angivet i ændringsforslaget til indtægter, må der forudsi-ges et mindre fald i godstransportarbejdet. Dette medfører, at godsvogsbehovet stort set kan dækkes af det eksisterende vognmateriel.