

Der udbedes en samfundsøkonomisk vurdering af fordelene/ulempene ved transitgodstransporten opgjort pr. km.

*Svar:*

I 1977-78 transporterede DSB ca. 85.000 godsvogne med ca. 1,2 mill. tons gods i transit mellem Skandinavien og Kontinentet først og fremmest strækningen Helsingør-Rødby.

DSBs indtægt udgjorde ca. 80 mill. kr. De hertil svarende meromkostninger kan ikke udskilles af regnskaberne, men det skønnes at transittrafikken er en driftsøkonomisk gunstig form for godstransport, bl.a. fordi den i forhold til indenlandsk godstransport kræver mindre ekspeditionsarbejde på stationerne og et minimum af omkostningskrævende rangering på vejen gennem Danmark.

Samfundsøkonomisk må det gælde at de miljømæssige ulemper der knytter sig til transportarbejde (støj, forurening og ulykker) er væsentligt mindre ved togbefordring end hvis samme godsmængde skulle transporteres ad landevejen på lastbiler.

Det må også fremhæves, at DSBs transitgodstransporter betyder betragtelige valutaindtægter, hvorimod det er tvivlsomt om lastbiltransporten via Danmark har nogen valutaskabende effekt.

Såvel drifts- som samfundsøkonomisk synes det velbegrundet at bevare evt. udbygge banetransporterne af transitgods.

*Spørgsmål 9:*

Idet henvises til personaleoversigterne i Anmærkninger II forespørges, hvorvidt det fortsat må anses for rigtigt at nedsætte personaletallet.

*Svar:*

Fra 1970-71 til 1979 er DSBs medarbejderstyrke faldet fra ca. 23.500 medarbejdere til ca. 21.300. I samme periode er arbejdstiden gået ned, ferien er forlænget og sygefraværet er steget fra 11,5 dag pr. mand til 23 dage. Dette betyder, at der i 1979 produceres 22 pct. færre arbejdstimer i DSB end i 1970-71.

Faldet i DSBs personaletal i hele efterkrigsperioden har været betinget af, at ny teknologi har muliggjort store rationaliseringer.

I de kommende år er der i forhold til de tidligere rationaliseringer kun udsigt til mindre personalebesparelser med baggrund i ændret teknik, hovedsageligt inden for vedligeholdelsesområdet.

Det er disse planer, der afspejler sig i de i Anmærkninger II angivne faldende personaletal i de kommende år.

I de første 9 måneder af 1979 har personaleforbruget været stigende i forhold til 1978.

I forhold til de personaletal, der er anført i Anmærkninger II, forbereder DSB i samarbejde med finansministeriet for tiden aktstykker m.v. omhandlende udvidelser i personaletallet som følge af:

- elektrificeringsprojektet (76 mand det første år)
- øget sygefravær (140 mand)
- ferieforlængelse (ca. 500 mand)
- arbejdsmiljølovgivning (264 mand).

Denne foreslåede stigning i personaleforbruget giver ikke mulighed for at forøge det nuværende transportudbud.

I forbindelse med de i Anmærkninger II anførte faldende personaletal skal det i øvrigt bemærkes, at DSB - på trods af den eksisterende arbejdsløshed - finder det rigtigst fortsat at udnytte de muligheder, der ligger i den teknologiske udvikling.

*Spørgsmål 10:*

I hvilket omfang har DSB haft vanskelighed ved at skaffe ønsket arbejdskraft?