

Det er fortsat min opfattelse, at det hverken vil være påkrævet eller hensigtsmæssigt, at der til afhjælpning af undtagelsesvis og ganske ekstraordinære situationer på DSBs driftsramme afsættes særlige budgetbeløb, som efter sagens natur ville blive ret betydelige.

De anlægsmæssige foranstaltninger, som DSB har iværksat, er omtalt i slutningen af min besvarelse af spørgsmål 4 c.

Spørgsmål 18:

Der udbedes en uddybning af den af ministeren givne besvarelse af udvalgets spørgsmål 8. Herunder ønskes oplyst, om indtægterne ved overførslen af godsvogne på hensholdsvis Store Bælt og Øresund er medregnet i beløbet på de 80 mill. kr. – og i bekræftende fald med hvilke beløb. Endvidere udbedes (eventuelt i form af et skøn) oplysning om, hvor mange af de 85.000 godsvogne som transporteres på strækningen Rødby-Helsingør, og hvor mange som transporteres på strækningen, som passerer Store Bælt.

Svar:

Transitindtægten på ca. 80 mill. kr. i 1977-78 indeholder indtægten af den samlede danske strækning, inklusive alle færgeoverførsler.

I forholdet til kunderne opgives taksten for en transport som en samlet pris for transporten, idet kunden naturligvis ikke er interesseret i en opdeling af prisen på enkelte delstrækninger. Også for DSB er den samlede takst for en transport afgørende, da konkurrenceforholdet til lastbiler og til den alternative banetransport uden om Danmark er bestemmende for den samlede transportpris.

Et egentligt regnskab for de enkelte transportarter på færgeoverfarterne foreligger ikke, og beregninger over transitgodindsindtægter fordelt på færgeoverfarter vil være behæftet med stor usikkerhed.

Af de 85.000 godsvogne, som i 1977-78 passerede Danmark i transit, blev ca. 74.800 overført via Rødby, mens ca. 8.500 passerede Store Bælt. De ca. 1.700 resterende vogne blev enten overført via Gedser eller var i transit gennem Jylland.

Spørgsmål 19:

Under henvisning til besvarelsen af spørgsmål 12 udbedes en bedømmelse af, i hvilket omfang det bebudede lovforslag om begrænsning af overarbejde vil betyde oprettelse af heltidsstillinger.

Svar:

DSB bestræber sig på at nedbringe omfanget af overarbejde, men erfaringerne tyder på, at det nuværende niveau af overarbejde næppe kan nedbringes nævneværdigt ved konvertering af overarbejdstimer til heltidsstillinger.

Ca. 90 pct. af det totale overarbejdsforbrug falder på DSBs driftsmæssige instanser fordelt på talrige tjenestesteder over hele landet. Eventuelle heltidsstillinger til erstatning vil derfor i stort omfang skulle anvendes til »dispositionstjeneste« således at de pågældende medarbejdere uden forudgående varsel kan træde til ved f. eks. driftsuregelmæssigheder, sygdom, ekstraordinær betjening af tog, færger og stationer.

Dette vil medføre en mindre rationel personaleanvendelse, idet det selvsagt er udelukket på forhånd at forudsige behovet inden for de forskellige personalegrupper på de enkelte dage og de enkelte tjenestesteder.

DSBs rekrutterings- og uddannelseskapacitet vil desuden i de kommende år være fuldt udnyttet, bl. a. som følge af arbejdsmiljølovgivningen, ferieforlængelsen, øget sygefravær samt nyrekruttering ved afgang fra DSB.

Yderligere rekruttering som følge af konvertering af overarbejde til heltidsstillinger vil gøre det nødvendigt at forøge DSBs driftsomkostningsramme.