

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

Så spurgte fru Lis Starcke mig om et par ting. Det ene var dette med den blandede trafik, og hvordan og hvorledes man kunne klare den erstatning til DSB, der er tale om. Når det drejer sig om forslaget som sådant, har det jo været indgående drøftet, endda igennem længere tid, imellem de berørte instanser, og man har også i de praktiske forhandlinger været inde på dette spørgsmål. Jeg vil meget gerne vende tilbage til det i udvalget og forklare nærmere om, hvordan man forestiller sig dette tiltællagt, også meget gerne, når det drejer sig om det sidste spørgsmål, fru Lis Starcke stillede. Man har altså et givet udgangspunkt på de 175 mill. kr. til investeringer. Er det ikke således, at man her i de senere år har haft et højt investeringsniveau, der ifølge Plan 90 vil blive nedtrappet hen imod 1980'erne og efter 1980? Også dette har været taget ind i behandlingen af tingene, og det er det udgangspunkt, man her er nået frem til.

Jeg vil altså meget gerne også over for udvalget gå nærmere ind i de vurderinger og beregninger, der har ligget bag dette tal på 175 mill. kr. Sammenfattende vil jeg sige, at det er givet, at der vil være en hel del af de spørgsmål, der har været stillet, der skal besvares.

Som bekendt er forslagets sidste paragraf udformet således, at forslaget træder i kraft den 1. april 1978. Det indebærer, at vi, hvis det skal opfyldes, enten skal være færdige i denne folketingssamling eller meget hurtigt i næste folketingssamling.

Jeg vil gerne understrege, at udarbejdelsen af lovforslaget er slutfasen af et meget langvarigt forhandlingsarbejde, der er foregået imellem de berørte instanser. Det betyder også, at vi meget hurtigt kan have relevante oplysninger og svar frem. Jeg synes, det er meget forståeligt, at udvalget ud fra dette forslag ønsker at stille mange spørgsmål, og jeg skal gøre mit til at besvare dem grundigt og hurtigt.

### Glensgård (FP):

Da Hovedstadsområdets Trafikselskab blev gennemført, fik man samtidig gennemført ordningen om entreprenørvognmænd. Denne ordning kommer nu billedlig talt også til at omfatte DSB. DSB kommer til at køre som entreprenørvognmand i den nye sammenkobling.

Vi så stigningerne i omkostningsniveauet for entreprenørvognmænd løbe fuldstændig løbsk,

dengang de gik ind fra at drive en selvstændig virksomhed til at være entreprenøransatte. Jeg vil godt sige, at jeg er enig med ministeren i, at der kan ligge nogle besparelser i en sammenkædning af den kollektive trafik, men hvor ligger guleroden for DSB i at foretage driftsmæssige besparelser? DSB får jo dækket deres udgifter. Vi har i jernbanerådet her i formiddags diskuteret nogle af disse problemer, og vi kan ligesom ikke rigtig se, hvordan man skulle give DSB en idé om at spare på den trafik, som nu skal ind og køres som entreprenørtrafik.

Der ligger altså ikke rigtig nogen idé i for DSB at lave nogle særlig effektive besparelser. Selvfølgelig vil DSB altid gøre det, bevar mig vel, men der ligger ikke rigtig nogen gulerod for dem, der ligger ikke nogen gevinst for dem. Derfor vil jeg godt spørge ministeren, om ikke han er bange for, at denne ordning vil medføre stigende omkostningsniveau for den del af DSBs drift, der nu skal ind som entreprenørdrift.

### Fuglsang (DKP):

Det skal bare være en kort bemærkning. Jeg er faktisk lidt ked af det, for nu har ministeren lige fundet lejlighed til at takke mig sammen med alle de andre for, at vi enstemmigt gik ind for nedlæggelsen af tunnelbanen. Det vil formentlig fremgå af fortrykket til sin tid, at jeg ikke var blandt disse heldige mennesker, der fortjente tak. Jeg mener faktisk, at tunnelbanen ikke bør opgives, men som jeg sagde, fremskyndes. Jeg mener ikke, det er en syg grille, som opstod i vellevned og sus og dus i 1960'erne, jeg mener stadig væk, at det er en nødvendighed.

### Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Ole- sen):

Undskyld at jeg glemte hr. Fuglsang i min varme tak, men jeg var så overvældet, at det altså gik forbi.

Så vil jeg sige til hr. Glensgård, at jeg tror ikke på den med guleroden. Hr. Glensgård er medlem af jernbanerådet og har derigennem et ganske godt indblik i den måde, hvorpå DSB køres. DSB har opbygget en organisation og en planlægning, har gennemlevet nogle rationaliseringsprocesser, der er ganske imponerende, og som jeg tror at mange private virksomheder i virkeligheden vil kunne lære noget af. DSB vil