

[Ministerørn for offentlige arbejder]

set fra en normal driftsøkonomisk synsvinkel.

Hr. Glensgård spørger, hvad regeringen agter at foretage omkring DSBs takstpolitik for at undgå konkurrenceforvriddning over for private færgefarter samt på godstransportområdet i øvrigt. Hvis der med konkurrenceforvriddning tænkes på den for de private ruter ugunstige effekt, at DSBs takster har været uændrede i 2½ år, bliver svaret vanskeligt.

En imødegåelse af problemet kunne være en forhøjelse af taksterne på de to DSB-overfarter. Hvis det skal have en rimelig effekt på de private Kattegatruter, bl. a. i forhold til de andre ting, som spiller ind i rutevalget, må der formentlig tænkes på meget store forhøjelser. Således skønnes det, at taksterne for biloverførsel på Store Bælt skal fordobles, og at taksterne på Kalundborg-Århus må hæves betydeligt. Dette vil få en gunstig indvirkning på den kollektive trafik, men der vil blive tale om en betydelig omkostningsfordyrelse for erhvervslivet og personbiler, og takstforhøjelser på Store Bælt, selv nok så beskedne, plejer jo at give anledning til et vist røre i dette ting, for ikke at tale om de henvendelser, vi får fra FDM og andre organisationer.

Der har endog været kraftige røster for en nedstættelse af overførselstaksterne på Store Bælt. Dette vil modsætningsvis imødekomme erhvervslivets ønsker, men være katastrofalt for de private Kattegatruter og i øvrigt til nogen skade for den kollektive trafik.

Derfor er regeringen af den opfattelse, at der ikke umiddelbart er basis for en styring af konkurrencesituationen på færgeområdet og af godstransportsektoren gennem DSBs takstpolitik alene. Og regeringen vil især ikke være med til at opretholde en alt for høj kapacitet for biloverførslen på øst-vest-ruterne gennem et kunstigt højt takstniveau hos DSB.

Det skal nævnes, at en arbejdsgruppe med repræsentanter for DSB og de to private færgerederier på Kattegat for tiden analyserer den nuværende rutestruktur og underlaget herfor. Formålet med analyserne er i fællesskab at finde frem til en fremtidig rutestruktur, som på den ene side er levedygtig og på den anden side yder publikum god service til rimelige takster.

I øvrigt, kan jeg føje til, forhøjes DSBs takster som bekendt pr. 1. november i år med 15 pct., jernbanegodstaksterne med 12 pct. for vognladninger og 20 pct. for stykgods.

Det er ikke DSB – det ved jeg godt at forespørgeren er klar over, men jeg vil gerne nævne det alligevel, fordi jeg kan se, at den offentlige debat ligesom tager fejl her – der selv kan foretage sådanne takstforhøjelser, de er bestemt af et klart flertal i dette ting efter en nøje behandling i finansudvalget, og derfor finder regeringen ikke anledning til at foretage ændringer i den nuværende takstpolitik.

Glensgård (FP):

Jeg vil her ved begyndelsen af debatten give nogle af de nøgletal, der har betydning for hele godstransportområdet. Akademiet for de tekniske Videnskabers trafikforskningsgruppe har beregnet sig frem til nogle nøgletal for godstransporten i Danmark i 1973. Tallene findes i akademiets publikation nr. 8.

I 1973 var den totale godsmængde beregnet til 280 mill. t. Heraf transportererede banerne 8 mill. t, skibene 7 mill. t, og resten, dvs. 265 mill. t, blev transporteret på biler. Procentfordelingen af disse tal er, at banerne havde en andel på 3 pct., skibene en andel på 2½ pct. og bilerne en andel på 94½ pct. Nu er det selvfølgelig ikke lige meget, om en ton gods transporteres fra Københavns centrum til Ballerup eller fra Frederikshavn til Rødby. Derfor er transportarbejdet udtrykt i t/km, et meget bedre grundlag for en vurdering.

De tilsvarende taloplysninger for året 1973 udtrykt i t/km er, at bilerne har en andel på 9 mia t/km, banerne en andel på 1,5 mia t/km og skibene en andel på 1,5 mia t/km. De direkte sammenlignelige procenttal er, at bilerne havde 75 pct. af andelen, banerne 12½ pct. og skibene 12½ pct. For bilernes vedkommende var af de 75 pct. af transportarbejdet, der er udtrykt i t/km, halvdelen udført af vognmænd og halvdelen udført som firmakørsel.

Banernes andel og bilernes andel på 75 pct. af det udførte transportarbejde udtrykt i t/km skal også ses i sammenhæng med den samlede lasteevne for de to kategorier. For-