

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

der under stationsopholdene. For langvarigt rejsende er det derfor ønskeligt, at en sådan service forefindes i toget.

Jeg forstår imidlertid godt, at spørgeren og andre fristes til at tillægge Storebæltsoverfartens restauranter en særlig betydning ved bedømmelsen af omfanget af togservicen i tog, der passerer denne overfart, og det er da også rigtigt, at et flertal af passagererne i tog, der passerer denne overfart, foretrækker at indtage deres måltider m.v. i færgerestauranterne. Men der er nogle – og det er et efterhånden ikke ringe antal – passagerer, der foretrækker at blive siddende i toget under overfarten, ikke bare gangbesværede eller på anden måde bevægelseshæmmede personer, men også mange, som simpelt hen gør det af bekvemmelighedsgrunde. Dertil kommer, at togservicen på strækningen København–Korsør–Nyborg–Fredericia har den højeste omsætning pr. befordret passager, den mest rationelle personaleudnyttelse og den bedste økonomi, så det ville næppe være hensigtsmæssigt at nedlægge eller reducere togservicen netop på denne strækning.

De strækninger, hvor DSBs togservice ikke kan hvile i sig selv, er de tyndere belagte strækninger i Jylland, men her er et særligt behov for service. Mange passagerrejser inden for det jysk-fynske område er relativt lange rejser med korte stationsophold, og det er her, det er relativt dyrt at opretholde togservicen.

Nu må vi imidlertid holde os for øje, at selv om det i 1976–1977 kostede ca. 3 mill. kr. at opretholde denne service, så faldt omkostningerne i 1977–1978 til ca. 2 mill. kr., og for finansåret 1979 – det var vel at mærke før isvinterens negative virkninger kunne forudses – budgetteredes der med en omkostning på kun 1 mill. kr.

Disse omkostninger udgør i øvrigt kun en meget ringe del af DSBs totale produktionsomkostninger på passagersiden, så ringe en andel, at man, med den betydning, som togservicebegrebet utvivlsomt har haft for DSB, må antage, at omkostningerne har stået i et rimeligt forhold til deres trafik- og indtægtskabende virkning. En nedlæggelse af togservicen ville således næppe være en fornuftig og økonomisk disposition, og jeg finder det derfor rigtigt at opretholde togservicebegrebet hos DSB.

**Grove (KF):**

Nu siger ministeren i sit svar, at det ikke er et stort beløb det drejer sig om, 2 mill. kr. For ikke så lang tid siden så vi, at man fra forskellig side inden for DSB Caterings område ønsker at udvide, og dér bruger man jo gerne begrundelsen, at man har overskud i kapacitet, og derfor er det naturligt at tage nye opgaver op.

I denne vinter har vi oplevet andre områder, hvor DSB har undskyldt sig med underskud af kapacitet, det være sig enten materiel eller mandskab, hvilket har været årsag til disse forsinkelser hele vinteren igennem. Man har nævnt, at man mangler fornuftigt rullende materiel, man har nævnt, at man mangler mandskab til at give informationer osv.

Hvis nu folk skulle vælge, tror ministeren så egentlig ikke, at de først og fremmest ville vælge, at DSB påtog sig og prøvede at udføre den opgave, vi egentlig har givet DSB, nemlig at transportere folk nogenlunde regelmæssigt, hurtigt og effektivt, fremfor – som der er en tendens til i DSB – at påtage sig mange andre opgaver og bruge ressourcer på det område, og her tænker jeg på bl. a. togservice? Vi har jo også hørt om de problemer, togservice giver – det er jo ikke så længe siden, der var et spørgsmål herom i folketinget – bl. a. spiritusproblemer.

Jeg tror – og det beder jeg ministeren kommentere – at folk først og fremmest ønsker, at de ressourcer, de bevillinger, vi giver til DSB, bliver brugt til at fremme transporten, fremme informationen, så det fungerer efter de retningslinjer, som vi ønsker her fra folketingets side, i stedet for at give store tilskud til underskudsgivende serviceområder, som de private mindst lige så godt og nok betydeligt bedre kunne tage sig af.

**Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):**

Jeg vil gerne give udtryk for den formodning, at hr. Grove er enig med mig i, at DSB som en transportvirksomhed må have det som et naturligt led i sin virksomhed at yde service over for passagererne, også af den art, der her er tale om. For mit vedkommende vil jeg ikke gå ind i en vurdering af rimeligheden i at bruge ressourcer på en sådan serviceydelse set i forhold til en ret kortvarig