

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 2738.

(Besvaret sammen med spm. nr. S 2738.)

Spm. nr. S 2799

Til justitsministeren (2/7 96) af:

Anne Baastrup (SF):

»Hvad kan ministeren oplyse om SSP-samarbejdet i Horsens?«

Begrundelse

Den 22. maj i år besvarede ministeren spørgsmål nr. S 2246 fra spørgeren. Ministeren svarede blandt andet, at SSP-samarbejdet var genoptaget i Horsens politikreds, men kort tid efter kunne lokalpressen berette, at ordensbetjentene holdt fagligt møde om SSP-samarbejdet. Det er derfor ikke spørgerens opfattelse, at der er faldet ro om SSP-samarbejdet i Horsens.

Foreløbigt svar (10/7 96)

Justitsministeren (Bjørn Westh):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet anmodet politimesteren i Horsens og Rigspolitichefen om en udtalelse.

Når disse udtalelser foreligger, vil ministeriet vende tilbage til sagen.

Spm. nr. S 2734

Til trafikministeren (25/6 96) af:

Jan Kørpe Christensen (FP):

»Hvad er ministerens kommentar til den norske rapport, der placerer DSB nederst på ranglisten over samtlige jernbaneselskaber i Norden, og hvilke konkrete tiltag agter ministeren at tage for at rette op på forholdene?«

Begrundelse

Det fremgår af en norsk rapport, udarbejdet af professor Per A. Løken, at DSB har for mange ansatte, og at kundeservicen mangler. Rapporten er offentliggjort i Børsen den 18. juni 1996.

Svar (4/7 96)

Trafikministeren (Hans Hækkerup, fg.):

Den norske rapport udarbejdet af Per Løken bekræfter tidligere rapporter, som også har vist, at de svenske og de finske jernbaner har en højere effektivitet end de norske og danske, der ligger nogenlunde på niveau.

Der er derfor næppe tvivl om konklusionens holdbarhed, selv om der er en række beregningstekniske vanskeligheder, som indebærer, at resultaterne er noget usikre. Det er primært godstrafikkens relative omfang og dennes sammensætning på tungt gods og stykgods, der giver beregningsmæssige sammenregningsproblemer.

Det skal tillige noteres, at produktionen inden for passagertrafik opgøres som transporterede personer og ikke som udbudte pladser. Produktiviteten er derfor meget afhængig af den udbudte trafik på de tyndeste tidspunkter og ruter.

Per Løkens rapport omhandler ikke kundeservicen bortset fra et postulat herom, nemlig at den skulle være dårlig.

DSB's placering i europæisk sammenhæng er væsentlig bedre end ved de nordiske sammenligninger. Der er således ikke tvivl om, at de svenske og finske baner har opnået en ganske god konkurrencedygtighed på det europæiske jernbanetransportmarked, der er under liberalisering.

DSB's placering er udtryk for, at den i de senere år gennemførte effektivisering af virksomheden ikke har kunnet leve op til effektiviseringsstempoet andre steder. Det er derfor vigtigt, at DSB's effektivisering fortsættes, men også intensiveres, ikke mindst på godsområdet.

Dette behov er også en del af baggrunden for, at DSB har fået en bestyrelse, der skal sikre en effektiv forretningsorienteret ledelse af DSB.

Det vurderes for tiden, hvordan der kan effektiviseres. En mulighed er at gennemføre en enklere og billigere driftsform på de svagt trafikerede sidebanestrekninger.

I øvrigt kommer der ved åbningen af den faste forbindelse over Storebælt en markant