

TRANSPORT: Daglige kunder hos DSB køber i stigende omfang pladsbilletter. Pendlertalsmænd synes, det er urimeligt, at faste pendlere skal betale ekstra for at sikre sig en siddeplads.

Pendlere betaler ekstra for at sidde ned i overfyldte tog

AF PER VAGNSØ

Stadig flere daglige togpendlere vælger at købe sig til en siddeplads i myldretids-togene. For at være sikre på ikke at skulle stå op i toget, investerer de en pladsbillet.

- Ja, og jeg kan faktisk godt forstå det, siger Ringsted-pendlernes talsmand, Henrik Hvidesten.

- Der er stadig store kapacitetsproblemer hver dag på de afgang, pendlerne typisk bruger. Vognene er overfyldte, tilføjer han. Selv bruger han kun en halv time i toget, og han har ikke købt pladsbillet endnu.

Pladsbillet til 10 kroner

En pladsbillet koster normalt 30 kroner, og selv om pendlere kan få den til 10 kroner, mener Henrik Hvidesten ikke, det er rimeligt, at de daglige, trofaste togkunder skal betale ekstra for at komme til at sidde ned.

DSB's konstante mangel på materiel har jævnligt fået ikke mindst pendler-talsmændene fra Sorø og Ringsted til at efterlyse

flere togvogne. DSB har blandt andet svaret ved at opfordre kunderne til at interessere for andre afgange end lige netop de mest populære og dermed mest overfyldte.

- Ja, men for eksempel fra Københavns Hovedbanegård klokken 16.25 er der et tog, der skal køre med få stop undervejs mod Ringsted, men det aflyses gang på gang, og så søger folk jo over i de andre tog, siger Henrik Hvidesten.

Pendlere: Frustrerende

Sorø-pendlernes talsmand, Rasmus Selsmark, møder også flere og flere pendlere, der investerer i en pladsbillet til de mest presede afgang.

- I praksis er det hermed lykkedes DSB at indføre et prisdifferentieret pendlerprodukt, hvor nogle vælger at købe den ekstra ydelse for at være sikker på siddeplads. Det er frustrerende ikke at få plads, og DSB leverer bestemt ikke, det produkt de lover, siger Rasmus Selsmark.

Han konstaterer desuden, at DSB klogeligt ikke reklamerer så meget for

muligheden for at arbejde i toget længere.

Hos DSB kan salgsdirektør Anne-Lise Bach Sørensen bekræfte udviklingen.

På strækningen Korsør-Slagelse-Sorø blev der de første 25 dage af november solgt omkring 1000 pladsbilletter mere end måneden før.

Det kæder hun specielt sammen med den ekstraordinære mangel på togvogne, som skyldtes de strandede dobbeltdækkere på Falster, da Storstrømsbroen var helt lukket.

Det påvirkede også materiel-situationen på Vestbanen, selv om det kun er IC-togene, man kan reservere plads i.

Anne-Lise Bach Sørensen gør opmærksom på, at DSB for et års tid siden imødekom et ønske fra netop pendlerne om at kunne købe pladsbilletter.

- Det er jo helt frivilligt, men når vi har sådan en materiel-situation, er der selvfølgelig flere, der vil benytte sig af det. Der er også mange pendlere, der gerne vil sidde sammen, og nogle vil gerne have en fast plads, siger hun. ■



- Det er frustrerende ikke at få plads, konstaterer Sorø-pendlernes talsmand, Rasmus Selsmark. Foto: Anders Ole Olsen

AKTIESPIL: Avisens aktiespillere kan glæde sig over, at de ikke handlede for egne penge.

Kun 80 investorer slog markedet



AF DORTE STENBÆK

Det bliver lige 20.000 kroner, tak.

Sådan kunne det have lydt i torsdag eftermiddag, da Sjællandskes aktiespil sluttede, og de mange investorer leverede deres »lånte« penge tilbage til banken.

Men heldigvis kan de mange aktive investorer glæde sig over, at det ikke var rigtige penge, der blev gamblet for.

For havde det været tilfældet, skulle størstedelen have været til lommerne og betale af egen kasse for at levere hele millionen tilbage.

738 deltagere endte med at have tjent penge, mens hele 1047 personer endte med et større eller mindre

minus på kontoen.

I gennemsnit blev resultatet for avisens investorer et minus på 2,01 procent, altså et tab på omkring 20.000 kroner.

Afkast på 7,9 procent

Ser man på udviklingen, så gav aktiemarkedet i de seks uger, som spillet varede, faktisk et positivt afkast på 7,9 procent.

Der var dog kun 80 deltagere, der fik et afkast, der var flottere end markedet. Det er der dog en god forklaring på, når man ser på, hvad de mange læser-in-

vestorer satte deres penge på.

- Det er svært at slå markedet. Og det bliver især svært, når yndlingsaktien i spillet har været Vestas, og den har klaret sig så skidt, påpeger investeringsrådgiver Kasper Juhl Larsen fra Sydbank, der har fulgt spillet tæt hele vejen.

Vestas og Pandora var

suverænt de foretrukne aktier i spillet. Vestas blev handlet 2507 gange for i alt 471 millioner kroner, mens Pandora blev handlet 463 millioner.

På tredjepladsen lå Danske Bank et godt stykke efter med omsætning for 260 millioner kroner, viser tal fra Sydbank, der stod for spillets praktiske afvikling.

et tab på 6,09 procent.

- Det vil man nok ikke anbefale at gøre. Selv om kurtagen er lav på 0,15 procent, så risikerer man at handle sig selv i sæk. Man har brugt ufattelig mange penge på kurtag, forklarer Kasper Juhl Larsen.

Spillets vinder, Henrik Filskov, endte med et afkast på 33,61 procent på sine investeringer. I bunden endte den dårligste med at have sat hele 38,22 procent af sin million til. ■

Mange handler koster

Tallene viser desuden, at størstedelen af handlerne blev gennemført som strakshandler, hvor spilleren har handlet i realtid, frem for på ordre til en given kurs.

I alt er der gennemført 37.128 handler, svarende til at hver spiller har handlet 47 gange.

Tallet dækker dog over store forskelle. Den spiller, der har handlet mest, har købt og solgt hele 341 gange, svarende til næsten 12 handler per dag.

Dog ikke med noget særlig godt resultat, nemlig

DE BEDSTE AKTIER
De bedste aktier i aktiespillets periode:
■ Pandora: + 34%
■ GN Store Nord: + 28%
■ Carlsberg: + 16%
■ Novo Nordisk: + 14%
■ WilliamDemant: +10%
Kilde: Sydbank

DE STØRSTE TAB
De største tab i aktiespillets periode:
■ B&O: - 21%
■ Vestas: - 19%
■ SAS: -19%
■ Nordea: - 9%
■ DS Norden: - 9%
Udviklingen er målt fra lukkekursen den 21. oktober, dagen før spillet startede, til lukkekursen den 1. december, hvor spillet sluttede.
Kilde: Sydbank



Forsvaret skal dele fly med Norden

FORSVAR: Når de danske soldater i Afghanistan skal flyve mellem hovedstaden Kabul og militærlejren Camp Bastion, så sker det i et gråt C130 Hercules-transportfly.

Men der er mangel på det vigtige militære transportfly. Og det er dyrt at anskaffe og vedligeholde nye.

Derfor har forsvarsminister Nick Hækkerup (S) indledt et samarbejde med Norge og Sverige om at pulje de nordiske Hercules-transportfly.

- Når Danmark skal spare og samtidig sikre, at vi har et effektivt forsvar, så er en af de gode muligheder for at komme igennem det at lave forpligtende samarbejder med andre lande, siger Nick Hækkerup og fortsætter:

- Vi kan konstatere, at andre lande er under samme pres og gerne vil samarbejde med Danmark.

Fælles pilotuddannelse

De nordiske lande er allerede i gang med at udanne piloterne og lave øvelser for at se, om det er muligt for en besætning fra Danmark at flyve eksempelvis et svensk Hercules.

Samarbejdet om Hercules-flyene er dog kun det første skridt i retning af, at det danske forsvar skal dele militært udstyr og dermed forsvarsopgaver med andre lande:

- Når Danmark skal til at købe helikoptere, kampfly og kampvogne, så vil det være oplagt, at vi undersøger, om der er andre, der også står over for at skulle investere, så vi måske kan samarbejde med dem, siger Nick Hækkerup til Ritau.

Suverænitet bevares

Men hvis vi også taler kampfly og kampvogne, risikerer vi så ikke at depone vores evne til at forsvare os i hænderne på andre lande?

- Danmark skal fortsat have vores egen hær, vores egen flåde og vores eget luftvåben. Det er der ingen tvivl om, og vi kommer til at kunne hævde vores egen suverænitet, siger Nick Hækkerup.

Udspillet fra den danske forsvarsminister kommer samtidig med, at EU-landene i denne uge blev enige om at dele udstyr på 11 konkrete områder lige fra felthospitaler til udstyr, der gør det muligt at tanke fly op, mens de er i luften. ■ /ritsau/