

[Arne Larsen.]

ninger, som jeg gjorde gældende under omtalen af forslaget til ændringer i postloven. Også DSB kører med underskud. Dog giver driften jo et mindre overskud, medens afskrivning og forrentning er årsagen til underskuddet.

Ifølge det fremsatte lovforslag vil den påtænkte forhøjelse af billetpriserne give en indtægt på 20 mill. kr. Enkeltbilletprisen vil stige med rundt regnet 11 pct. og dobbeltbilletprisen med ca. 18 pct. Det finder jeg er en ret væsentlig stigning, og spørgsmålet er jo, om man efter disse stigninger vil kunne forvente det samme antal rejsende, eller om de ikke vil medvirke til, at endnu flere mennesker foretrækker de individuelle trafikmidler. Den højtærede minister mener ikke, at der er nogen vej udenom, idet de store udgiftsstigninger ikke lader sig indhente gennem rationalisering, da der i forvejen er opnået så store gevinster på denne konto, at man næppe kommer meget længere ad denne vej. Det er naturligvis svært at imødegå denne påstand, men jeg vil alligevel tro, at især det at gøre jernbanekørslen mere attraktiv ved at modernisere vort materiel i stadig hurtigere tempo måske nok alligevel ville lokke flere kunder til forretningen DSB.

Jeg har en indvending: jeg er ked af, at foretagendet weekendbilletter skal bortfalde. Jeg synes, at det i og for sig var en ganske udmærket ting, som burde være bibeholdt.

Der er også et andet område, hvor jeg mener man skal være forsigtig med takstforhøjelser, og det er på nærtrafikens område, den såkaldte hjem-arbejdsstedtrafik. Her har et meget stort dagligt publikum behov for at blive befordret både hurtigt og til en overkommelig pris. Jo billigere, jo flere kunder, og mon ikke det ville hjælpe på trafikproblemerne især i de store byer, hvis man fortsat havde et stort antal kunder? Skruer priserne på abonnementskort stadig højere op, vil

DSB derved kun formindske antallet af sine kunder og derfor opnå et endnu ringere driftsmæssigt resultat.

I denne forbindelse kunne man godt stryge den stigning for abonnementskortene, som tilsigter at give ca. 4 mill. kr. i merindtægt. Da vi jo er velsignet med så mange fradrag på selvangivelsen, vil fradrag for transportudgifter hjem-arbejdssted jo alligevel kunne trækkes fra på selvangivelsen, og hvad er der så i realiteten tjent ved den forhøjede abonnementspris? Jeg tror ikke ret meget.

På ét område var der måske grund til at se på muligheden for at give DSB nogle større indtægter, bl. a. for det arbejde, DSB udfører for postvæsenet. Jeg har indtryk af, at dette arbejde udføres til underbetaling. Det er selvfølgelig med til at formindske postvæsenets underskud og er til gengæld med til at forøge statsbanernes. Lidt mere overensstemmelse var vel ønskelig. Det samme er tilfældet med taksterne for henholdsvis postpakker og banepakker, hvor postpakketaksterne forekommer noget for høje og på den anden side banepakketaksterne forekommer for lave. En bedre afvejning her var måske også på sin plads.

Jeg har hermed gjort en del kritiske bemærkninger til de fremsatte lovforslag. Mit parti er ikke lige begejstret for alle lovforslagenes takstforhøjelser, men jeg vil gerne medvirke til en afvejning af disse og til undersøgelse af betimeligheden af nogle af dem. På den anden side vil vi gerne medvirke til en saglig og positiv behandling i et udvalg, men kan ikke på forhånd garantere nogen varm tilslutning.

Rimstad: Om vort partis stilling til forslaget om forhøjelse af statsbanernes takster med omkring 30 mill. kr. kan jeg sige, at vi i princippet er enige i, at en sådan stigning finder sted. Måske finder vi, at stigningerne på enkelte punkter kan være lidt anderledes placeret, men vi hilser med glæde, at Store-Bæltsoverfartens biltransportpriser