

[Ministeren for offentlige arbejder.]

billetprisen kunne bringes ned på niveau med den pågældendes direkte udgifter til benzin.

Selv om jernbanedrift pr. produceret passagerkilometer er væsentlig mindre energiforbrugende end bilkørsel, så må jernbanen i sin prissætning jo også skaffe sig inddækning for andre direkte og faste omkostninger. Dette gør — som spørgeren ganske rigtigt selv påpeger — en prisjævnførelse mellem benzinomkostning og billetpris økonomisk urimelig.

Det skal dog hertil bemærkes, at DSBs normaltakster i dag allerede er nede på en pris pr. passagerkilometer på 13-26 øre, afhængig af rejseafstanden. Jo længere jo billigere. Og den lange række rabatter, man udbyder, gør det muligt at få denne pris yderligere ned på et niveau, der modsvarer ca. 9-17 øre pr. passagerkilometer.

Med de stigende benzinpriser — i dag omkring 200 øre pr. liter — vil den direkte benzinudgift pr. kørt kilometer med en bil, der f. eks. kører 10 km pr. liter, blive ca. 20 øre pr. kilometer.

Man kan således konstatere, at de normale DSB-takster — og da især de gældende rabatformer — allerede i dag giver publikum mulighed for et befordringsalternativ til bilen, der ikke koster væsentlig mere end den direkte benzinudgift.

DSB er imidlertid opmærksom på, at de eksisterende abonnementskortformer — som ved rigtig og hyppig anvendelse giver brugeren endnu lavere kilometerpriser end ovenfor nævnt — ikke er lige så fordelagtige for mennesker, der kun har sporadiske rejsebehov, eller som ønsker at foretage et samlet køb af rejser til brug over en længere periode.

Hvis sådanne mennesker — ud over hvad den normale billetpris og de normale rabatter angår — skulle have en abonnementskortpræget prisnedsættelse, opstår der en række problemer med hensyn til at begrænse en sådan prisnedsættelse til dette specielle behov, uden at de i forvejen lave individuelle billetpriser udvandes. Endvidere opstår der ved en klippekort- eller rabatkortordning som den foreslåede en række kontrolproblemer for at undgå gentagne rejser på samme billet eller tilbagebetalinger, som vanskeligt kan løses uden

en væsentlig merindsats af billetkontrolrende personale og en nedgang i servicestandard.

DSB er imidlertid indstillet på under sommeren 1974 på forsøgsbasis at indføre et særligt rabatkort på to prøvestrækninger for at indhøste erfaringer for, om en sådan ordning skal gøres permanent og landsdækkende.

De foreløbige tanker i så henseende går ud på at indføre en rabatbillet til en pris modsvarende prisen for 10 enkeltbilletter minus 20-30 pct. Kortet udstedes på navn og må kun benyttes af denne plus evt. en ledsager.

Kortet skal være gyldigt til 10 enkeltrejser i valgfri rejseretning i tiden mellem mandag klokken 0.00 og fredag klokken 16.00 under en periode på en måned.

Forsøgsordningen påregnes publiceret forud for sommerkøreplanens ikrafttræden 1974.

Af *Henning Jensen* (S) til socialministeren (17. januar 1974):

„Vil ministeren tage initiativ til at ændre børne- og ungdomsværnenes retningslinier i forbindelse med fjernelse af mindreårige børn fra hjemmet, således at politiets medvirken i større udstrækning undgås, end tilfældet er i dag?“

(Spm. nr. 50).

Begrundelse.

I den seneste tid har det været nødvendigt at fjerne børn fra en række hjem, hvor der foruden børne- og ungdomsværnenes repræsentanter har været et større politiopbud.

Det er den almindelige opfattelse, at politiets medvirken i større udstrækning bør nedbringes eller måske helt undgås, således at virkningerne, både for børn og forældre, bliver så skånsomme som muligt.

Socialminister *Jacob Sørensens* svar (23. januar 1974):

I anledning af hr. *Henning Jensens* spørgsmål vil jeg gerne indledningsvis understrege, at hensynet til børnenes og de unges tarv og velfærd er et grundliggende princip for afgørelsen af, om der bør ydes bistand i det enkelte tilfælde. Er der ikke forståelse herfor hos forældrene, anviser lo-