

## [Edele Kruchow.]

bus — spørger jeg trafikministeren, om han vil foranledige, at DSB snarest lader de stedfundne nedskæringer opveje af en service på prisområdet, der samtidig kan betyde en bedre udnyttelse af energi. Skal man f.eks. rejse mellem to byer, hvor vejen med jernbane er længere, men alligevel mindre energiforbrugende end den kortere vej med bus, synes jeg, man burde tilbyde DSBs kunder valgfrihed på den måde, at de kan køre den vej, de foretrækker, men til den laveste af taksterne.

Lad mig give et eksempel: mennesker, der bor i Køge og arbejder i København eller omvendt, bør have frit valg mellem at tage toget mellem Køge og København over Roskilde eller bus mellem Køge og København eller bus kombineret med S-tog mellem Køge og København. Når man administrativt på meget kort tid kan nedskære DSBs køreplaner, kan man så ikke også administrativt på kort tid lave en ordning, eventuelt som forsøg, hvorefter der kun er én takst for de nævnte strækninger mellem Køge og København? En sådan ordning ville betyde en bedre udnyttelsesgrad af den energi, der er til rådighed.

**Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):**

Det er nu vistnok knap så enkelt, som det ærede medlem fru Edele Kruchow mener. Jeg må sige, at spørgsmålet rejser et fundamentalt problem for den kollektive trafik. Det er jo sådan, at takstdannelsen er forskellig for tog og busser, og at det langtfra altid er DSB, der udfører både tog- og bustrafikken mellem de pågældende destinationer, hvilket gør det vanskeligt generelt at indføre valgfrihed, så ønskeligt det end måtte være.

Ved loven af 13. juni 1973 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring er der imidlertid nu skabt mulighed for en løsning af problemet inden for hovedstadsområdet dels gennem oprettelsen af et fælles trafikråd for området, dels gennem stiftelsen af et kommunalt busselskab. Trafikrådet er bl.a. gået i gang med at søge takstproblemerne løst, og arbejdet med etablering af det kommunale busselskab skrider godt frem.

Jeg mener derfor ikke, det vil være hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at indføre en særlig ordning for trafikken mel-

lem Køge og København, som vil kunne rejse tilsvarende krav andre steder i hovedstadsområdet, hvor DSB ikke udfører både bane- og bustrafikken.

Jeg er helt enig i, at energikrisen opfordrer til den bedst mulige udnyttelse af de kollektive trafikmidler, og jeg er derfor glad for, at vi, allerede inden den brød ud, i loven om hovedstadsområdets kollektive personbefordring har fået et instrument, som vi nu kan og bør bruge til at løse det af det ærede medlem fru Edele Kruchow rejste spørgsmål i hvert fald for hovedstadsområdets vedkommende.

**Edele Kruchow (RV):**

Jeg må sige til ministeren, at jeg er meget ked af, at noget, der umiddelbart må forekomme så enkelt, skal være så svært, netop når man er inde på tanker af den karakter, der er tale om, og som skulle træde i kraft 1. april. Der er nemlig i mørke vintermorgener kl. 6, når de mennesker, som skal på arbejde, tager af sted, meget langt fra nu af og til 1. april, og da det netop er et område inden for hovedstadsområdet, det gælder, synes jeg, det var så ligetil at lave en forsøgsordning her. Der skulle ikke ret mange timer og dage til at skære køreplanerne ned administrativt, så man kunne efter min opfattelse have gjort en ekstra anstrengelse her.

**Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):**

Kun den tilføjelse, at med den inderlighed, det procederes her, vil jeg naturligvis igen rejse spørgsmålet over for DSB, men vanskelighederne er nok større, end spørgeren tror.

**Edele Kruchow (RV):**

Jeg vil gerne sige tak til ministeren fordi ministeren vil rejse det igen; jeg tror nemlig, at vanskelighederne er overvindelige.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Henning Jensen* (S) til ministeren for offentlige arbejder:

„Agter ministeren at fremskaffe de fornødne midler til etablering af radiotelefoner i DSB-togene?“

(Spm. nr. 7)