

Ipsen (FP):

Fremskridtspartiets indstilling til det fremsatte forslag vil være, at såfremt priserne skulle sættes ned, skulle det medføre en stigning i antallet af abonnementskort. Dette tror vi umiddelbart ikke vil ske, men vi vil se på forhandlingerne i udvalget.

Ivar Hansen (V):

Jeg vil gerne sige, at forslagsstillerne anfører i begrundelsen for forslaget, at man ønsker at styrke den kollektive trafiksmuligheder med denne nedsættelse af abonnementspriserne. Det kunne naturligvis sætte en debat, en principiel debat, i gang om den kollektive trafik og de forpligtelser og forretningsmæssige synspunkter, der skal lægges til grund også for den kollektive trafik, men jeg mener ikke, det er det rigtige tidspunkt ved denne lejlighed at sætte en sådan debat i gang, og derfor skal jeg nøjes med at anføre to ting. For det første, at vi har den opfattelse i venstres folketingsgruppe, at DSBs abonnementskort i forvejen er billige, som allerede anført af ministeren. For det andet, at de for så vidt er blevet endnu billigere i den aktuelle situation derved, at den private trafik som følge af olieprisstigninger er blevet betydelig dyrere i løbet af de sidste måneder.

Vi mener med disse begrundelser og også andre, at vi må afvise forslaget til folketingsbeslutning, som det er fremsat.

Gudme (RV):

Den helt aktuelle anledning til fremkomsten af denne buket af lovforslag og forslag til folketingsbeslutning er jo ligesom ved at dufte lidt væk, men tilbage bliver stadig behovet for en diskussion om DSBs takster. Det behov har vi sådan set haft igennem længere tid, idet vi ved de jævnlige forhøjelser gennem finansudvalget, som vi møder år efter år, måske nok har savnet en lidt mere principiel stillingtagen til, hvordan DSBs takster skal fastsættes. Vi har haft et eller to tilløb hertil i trafikudvalget, men nogen egentlig linje er vi ikke nået frem til. For

øjeblikket gør man jo det, at man nogenlunde i takt med prisudviklingen i almindelighed, haltende lidt bagefter, fastsætter taksterne og forhøjer taksterne både på billetter og kort nogenlunde ensartet procentuelt. Med den anledning, som hr. Morten Langes forslag nu giver, vil jeg imidlertid gerne på min gruppes vegne lige trække et par hovedsynspunkter frem.

Vi vil for det første gerne fastslå, at vi meget positivt ønsker at støtte den kollektive trafik, og det vil sige, at ved enhver rimelig anledning til at give den kollektive trafik et fortrin for den individuelle trafik er vi åbne og imødekommende.

For det andet ligger der i vort ønske om at støtte den kollektive trafik også dette, at vi allerede for længst har accepteret, at DSB ikke kan være en institution, hvor indtægter og udgifter går lige op med hinanden, eller rettere sagt at indtægterne ved salget af kort og billetter m. v. kan modsvare de udgifter, der er. Vi har accepteret, at der må et betydeligt samfundstilskud til, for at man kan drive DSB, således at der kan blive tale om priser både på kort og billetter, der er sådan, at den mindrebemidlede del af befolkningen har mulighed for at udnytte den kollektive trafik uden at skulle betale for dyrt for det.

For det tredje har vi den opfattelse, at faste kunder er en god ting, når man skal foretage en rationel trafikplanlægning inden for DSB. Man kan nemmere foretage en udnyttelse af sit materiel, man kan bedre vide, hvornår man har brug for at have tog, og hvornår man skal sætte de store tog ind, når man har en stor skare af faste kunder. Faste kunder får man bl. a. ved at udstede abonnementskort og ved at give andre former for rabatter, der medfører, at disse folk vender tilbage uge efter uge, dag efter dag. Har man én gang løst kort, går man tilbage for at benytte toget eller rutebilen.

Disse 3 synspunkter fører til, at vi ikke er umiddelbart velvillige over for en nedsættelse af korttaksterne med 10 pct., for den tror vi ikke rigtig på. Om den i sig selv bat-