

[Gudme.]

ter så meget, er nok et tvivlsomt spørgsmål, som også trafikministeren før var inde på det, men vi er velvillige over for at benytte denne anledning til at drøfte takstpolitik i udvalget om offentlige arbejder og dér se, om ikke netop abonnementerne og mængderabatterne er noget, der, skal vi sige det på den måde, ved en kommende forhøjelse af DSBs takster kan blive holdt nede. Men direkte at foretage en nedsættelse i dag tror vi ikke lige er gagen.

Gerda Møller (KF):

Selv om den alvorlige energisituation, vi har haft, er mindre alvorlig i øjeblikket, vil vi da gerne fra det konservative folkepartis side stadig væk være med til at spare på energien og træffe de foranstaltninger, der er nødvendige hertil, men vi mener ikke, at det foreliggende forslag til folketingsbeslutning har den tilsigtede effekt. Vi tror egentlig, det mindre er priserne end den service, som kunderne eller abonnenterne skal have, som får flere abonnenter til. Jeg tror, at skal man have flere abonnenter, så må man koncentrere sig om, ligesom man nu heldigvis er begyndt på i hovedstaden, selv om det først skal have virkning fra efteråret, at forbedre den kollektive trafik, således at vi får flere afgange, altså kortere intervaller, vi får bedre vogne, hvad enten det nu er busser eller tog, at køre i. Så tror jeg, at abonnenterne nok skal komme. Vi kan altså ikke sige, at vi er særlig velvillige over for det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

Ib Larsen (CD):

Jeg ved ikke, hvordan man hos SF har fået den idé, at man ved at nedsætte priserne på abonnementskort hos DSB med 10 pct. skulle kunne få flere til at benytte togene. I sin fremsættelse sagde hr. Morten Lange, at en sådan nedsættelse måtte formodes at give så meget større tilgang af passagerer, at et væsentligt provenutab kunne undgås.

Jeg er ked af at måtte skuffe hr. Morten Lange med, at benyttelsen af den kollektive transport ikke har noget at gøre med, hvor meget det koster at benytte den, i hvert fald ikke altid. Forsøg i udlandet — endda med helt gratis kollektiv transport — har givet det resultat, at den individuelle transport alligevel steg i samme periode, og den meget

billige ordning, som man f. eks. har i Storstockholmsområdet, har heller ikke givet nedgang i den private bilisme.

Det er derfor helt andre ting, der skal til, hvis man vil have en tilgang til den kollektive trafik, og jeg er enig med hr. Morten Lange i, at det ville være prisværdigt. I København skal man indskrænke den individuelle trafiks kørsels- og parkeringsmuligheder i visse dele af byen og samtidig gøre den kollektive trafik mere attraktiv og hyppig.

Jeg vil gerne slutte med at rose generaldirektør Hjelt og DSB for deres initiativ med 1 tog i timen mellem København og Århus og andre større provinsbyer. Denne nyskabelse træder i kraft med den nye køreplan i år med moderne tog med bedre komfort, 6 sæder mod før 8, bedre siddeforhold, kioskvogn osv. Det er den form for initiativ, der vil kunne få folk til at benytte den kollektive trafik.

Det vil imidlertid være nødvendigt, med større investeringer fremover, men samfundsøkonomisk vil det være bedre end en alt for stor udbygning af vort vejnet.

Flygaard (DR):

Retsforbundet kan ikke medvirke til gennemførelsen af det foreliggende forslag til folketingsbeslutning. Vi mener, at statsbanerne må drives ud fra et driftsøkonomisk synspunkt, og vil i hvert fald gerne give tilslutning til synspunkterne om at få en nærmere undersøgelse af det driftsøkonomiske grundlag for DSB, herunder også den takstpolitik, man fører.

I relation til det konkret foreliggende forslag vil jeg gerne spørge ministeren, hvilken pris man egentlig skulle have på abonnementskortene i dag, hvis det var således, at den skulle være fastsat ud fra en driftsøkonomisk eller ud fra en omkostningsmæssig betragtning.

Endelig vil jeg gerne med hensyn til spørgsmålet om at drive socialpolitik via statsbanerne give udtryk for, at det er mit partis opfattelse, at man ikke skal drive socialpolitik over statsbanerne. Hvis der ligger en social opgave, må den løses særskilt, for derved får man jo netop fat i specielt de sociale problemer. På denne måde ved at køre det over DSB får man jo også virkninger ind af ikke-social karakter.