

[Ministeren for offentlige arbejder]

lyser, men jeg må sige til spørgeren, at i første række er det altså en beslutning truffet af dette private rederi.

Karen Thurø Hansen (KF):

Nu skal vi jo ikke genoplive debatten fra oktober måned sidste år. Jeg er også vidende om, at rederiet måske ville indstille driften, men det er meget beklageligt, hvis rederiet bliver nødt til at indstille driften på grund af DSBs takstpolitik. Det er beklageligt, når et privat initiativ bliver kvalt.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Det er Store Bælt, fru Karen Thurø Hansen tænker på, og hvis DSB skulle indrette sin takstpolitik på Store Bælt, således at det, om jeg så må sige, virkede neutralt i forhold til de omkostninger og den takstpolitik, man har på Juelsminde-Kalundborg-linjen, så ville der være tale om, at man skulle forhøje de nuværende takster på Store Bælt med mindst 30 pct. Men så er jeg næsten sikker på, at andre medlemmer af spørgerens folketingsgruppe ville stille med spørgsmål om, hvad det egentlig er for en takstpolitik, man fører over for forbrugerne.

Hermed sluttede spørgsmålet.

5) Til ministeren for offentlige arbejder af:**Inger Stilling Pedersen (KrF):**

»Hvilke garantier kan ministeren give for, at serviceniveauet i togene ikke forringes?«
(Spm. nr. 430).

Skriftlig begrundelse.

Det er vigtigt især for børn, ældre og handicappede, at serviceniveauet ikke forringes. I forvejen er mange fra disse grupper ængstelige ved at benytte togene. En maskine kan ikke erstatte en konduktør.

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Når jeg rejser spørgsmålet, er det på baggrund af det skriftlige spørgsmål, som jeg stillede og fik svar på i sidste uge. Det svar gjorde mig absolut ikke mere tryk. Det var godt at få at vide, at ministeren også var enig i, at man skulle bevare serviceniveauet, men

også måtte se på pengene, og det kan jo lyde meget rigtigt. Når vi ser på serviceniveauet og på, at man vil erstatte konduktører med en maskine, så må man også tænke på, hvilke grupper det særligt kommer til at gå ud over. Det bliver de grupper, som måske er tvunget til at bruge toget, hvorimod andre grupper bare kan tage deres bil i stedet for og ikke behøver at tage toget.

Jeg ved af erfaring, at mange ældre i dag ikke tør rejse med tog. Det kan give dem lidt betryggelse, at de ved, at der i hvert fald er en konduktør, som de kan gå hen og spørge, men de kan nu engang ikke gå hen at spørge en billetmaskine om de problemer, der måtte opstå undervejs. Jeg kan bare give ét eksempel. Jeg traf en ældre dame, der sad hele vejen og var nervøs for ikke at komme af toget, fordi hun havde erfaret, at hun på en tidligere tur ikke kunne få døren op og måtte køre med til næste station, mens de pårørende stod og skulle tage imod hende ved den anden station. Hun sad og var utryk hele vejen. Derfor finder jeg, det er uhyre vigtigt, at vi sikrer netop for børn og handicappede og ældre, at de har nogen at henvende sig til i toget.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Det er rigtigt, at jeg tidligere har givet et skriftligt svar på et spørgsmål fra fru Inger Stilling Pedersen om det samme problem. Jeg pegede dengang på, at bemanningen med topersonale i de nye motorregionaltog, som det jo drejer sig om, der indsættes i løbet af 1978-79 på det, vi kalder de primære regionalstrækninger, vil kræve en forøgelse af DSBs driftsbudgetramme med ca. 10 mill. kr. på årsbasis, hvis man skal fastholde, om jeg så må sige, mennesker om bord.

Der skal ikke være nogen tvivl om dette. Det har aldrig, fra det øjeblik jeg fik forelagt det, været hverken min eller generaldirektoratets livret, og for at der ikke skal herske nogen tvivl, så skal jeg sige som svar, at der ikke bliver tale om billetautomater på disse regionalstrækninger. Der kan være tale om, at man på det, vi kalder de sekundære linjer, kan indrette det på en noget anden måde, altså med et automatsystem om bord i togene, ikke at man skal stå på en perron og løse billet. Men det er altså på de meget sekun-