

[Grove]

over 3 år. I samme tidsrum er passagertaksterne steget. Hvis vi sætter 1978 til 100, er de steget til 110. Man må derfor nok sige, at den procentdel, som passagererne betaler af DSBs underskud, ikke følger med pristalsudviklingen. Vi kan vel også sige, at det egentlig er besynderligt, at fra 1975 til 1981 er passagertallet blevet fordoblet, men underskuddet er på bare 3 år blevet tredoblet. Der er noget her, der ikke rimer sammen. Vi må nok sige til ministeren, at vi må til at have lidt mere økonomi i det, også ved produktudvikling inden for DSB, så det kommer til at hænge lidt bedre sammen i DSBs økonomi.

Vi fra konservativ side er tilhængere af en god og en effektiv kollektiv trafik, og derfor var det selvfølgelig med tilfredshed, vi forleden dag fik at vide i DSB, at deres ambitionsniveau vil blive højnet, og at man vil til at overholde køreplanerne. Man vil ikke bare have køreplanerne som hensigtserklæringer.

Vi vil gerne have et passende forhold imellem de omkostninger, der er, når man bruger kollektiv trafik, og de omkostninger, der er for privat, individuel trafik. Vi mener stadig væk, at den individuelle trafik løser en stor del af vores transportopgaver her i Danmark og dermed også er medvirkende til, at den kollektive trafik kommer til at fungere fornuftigt. Her tænker jeg specielt på forholdene i myldretiden. Ved at have et fornuftigt forhold imellem priserne hos DSB og omkostningerne for den private biltrafik kan vi udnytte vores transportmuligheder her i Danmark betydelig bedre.

Vi kan altså ikke støtte, at disse aktstykker skal trækkes tilbage. Vi mener, at vi kan klare sagen i finansudvalget.

Glensgård (FP):

Jeg skal først takke de store partiers ordførere for, at jeg måtte få ordet på nuværende tidspunkt. Det hænger sammen med, at jeg skal nå et udvalgsmøde klokken kvart over et.

Regeringen skal ikke mangle opbakning fra fremskridtspartiet, når regeringen en gang imellem kommer med noget genialt. Regeringen forsøger nu med disse to aktstykker at sikre, at underskuddet i DSB bliver mindre, end man ellers lægger op til.

Fremskridtspartiet går til enhver tid ind for, at vi skal have balance i statens økonomi, og når regeringen nu faktisk mener, at det er blevet for billigt at køre kollektiv trafik med DSB, så skal regeringen også have den fulde opbakning fra fremskridtspartiet.

Vi ønsker derfor ikke at støtte VS i denne sag.

Svend Erik Hovmand (V):

Der kan bringes mange relevante argumenter i marken for behandlingen af disse aktstykker i finansudvalget og for den forhøjelse, der er lagt op til. Jeg skal kun hæfte mig ved den stigning, der er sket i omkostningerne for DSB, som fra 1978 til 1981 har været på 37 pct., hvorimod passagertaksterne i samme periode er steget 10 pct., altså mindre end en tredjedel. Vi kan sige det på en anden måde: oliepriserne stiger også for busser og for tog, og det er klart, at den prisstigning kan ingen unddrage sig.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, når forslagsstillerne her peger på forholdet til andre trafikformer, først og fremmest privatbilismen, at vi jo i sidste uge havde en debat, der efter min opfattelse klart understregede, at privatbilismen igennem de seneste år i form af afgifter osv. har betalt en pris, der er uanstændig.

Når dette er sagt, vil jeg godt føje til, at hvis passagererne skal betale mere for at køre med DSB, så må de også have et rimeligt krav på en større præcision. De mange togforsinkelser betyder, at mange kommer for sent på arbejde med tabt arbejdsfortjeneste for dem selv eller deres virksomhed til følge. I alle landsdele har vi oplevet DSB-forsinkelser af uacceptabelt stort omfang, ikke bare forrige år og sidste år, men også her på det seneste. Jeg synes, det er vigtigt her at sige, at trods undskyldningerne og de mange løfter har der ikke vist sig væsentlige forbedringer. Med et stigende passagertal og en stadig mere tæt sammenhæng mellem tog, busser og færger betyder selv små forsinkelser af togene ofte meget store forsinkelser for store befolkningsgrupper, inden de når frem til deres arbejdsplads.

Jeg vil godt her give et eksempel. Hvis f.eks. blot ti morgentog er forsinkede så meget, at passagererne når et kvarter for sent frem på arbejde – hvad der meget nemt kan