

[Svend Erik Hovmand]

ske, når man også er afhængig af busser – ja, så betyder det tabt arbejdsfortjeneste på op imod 1 mill. kr. pr. uge. Ifølge DSBs egne oplysninger – som de fremgår af et bilag af 11. februar fra ministeren til udvalget – var ikke mindre end 23 pct. af regionaltogetene forsinkede ved ankomsten til Struer, 20 pct. var forsinkede ved ankomsten til Ålborg, og 13 pct. af morgentogene fra Lolland-Falster og Sydsjælland og Vestsjælland var forsinkede ved ankomsten til København. Man skulle tro, at der her var tale om nogle ganske særlige, ekstraordinære situationer, men det er der faktisk ikke. Tallene stammer fra september måned i fjor, altså et tidspunkt, hvor der ikke lå så meget som et snefnug på jernbaneskinnerne.

Tager vi situationen i vintermånederne, som næsten hvert eneste år synes at komme som en overraskelse for DSB, ja, så var der hyppigt tale om forsinkelser på hvert andet tog.

Jeg synes, det bør siges meget klart, at det kan ingen blive ved med at leve med. I gamle dage, da der ikke var så mange, der benyttede den kollektive trafik, og da de øvrige trafikformer ikke var så snævert sammenknyttede med togtiderne, var ulempen måske mindre, men i dag, hvor DSB har næsten 50 millioner passagerbefordringer på en gennemsnitsmåned uden for hovedstadsområdet, er det helt, helt uacceptabelt, og faktisk har jeg svært ved at acceptere DSBs undskyldninger, for sagen er jo den, at det er DSB selv, som lægger deres køreplaner ud fra et nøje kendskab til, hvilket materiel de råder over, hvilke belastninger dette materiel kan tåle, og hvordan vejrliget er i Danmark.

Derfor må vi sige, at hvis DSB skal have denne takstforhøjelse, hvad vi finder er berettiget ud fra den almindelige prisudvikling, så må vi også forlange, at DSB overholder deres egne køreplaner.

### Ingerlise Koefoed (SF):

Nu er hr. Glensgård jo gået, så det nytter ikke så meget, at jeg siger til ham, at det ikke alene er VS, han ikke ville støtte i forbindelse med dette forslag, det er altså også SF.

Vi lever jo under en midlertidig bevillingslov, og det har voldt os nogle bekymringer i finansudvalget, hvad sådan noget betød. Hvad er det, der kan bevilges penge til i den

tid, hvor man kun har en midlertidig bevillingslov? Det er til lønninger og til udgifter, man i forvejen er bundet til at betale. Spørgsmålet er, om det også er sådan noget som disse takstforhøjelser, man kan behandle aktstykker om i finansudvalget, mens vi har en midlertidig bevillingslov. Jeg mener nej. Jeg mener, det er forkert, vi fik de aktstykker frem nu, hvor meget de end haster for trafikministeren. Takstforhøjelserne står på finansloven. Vi afviser dem også på finansloven, men man kunne have taget drøftelsen dér.

Derudover vil jeg sige, at for os er dette et principielt spørgsmål. Vi mener ikke, at man skal dække DSBs og den offentlige trafiks underskud ind ved at hente penge ind gennem takstforhøjelser.

Vi har hørt så meget i disse dage om, at man skal tale ud fra almindelige menneskers synspunkt, og det vil jeg også gøre. Almindelige mennesker, der benytter den kollektive trafik, har i de senere år oplevet den ene takstforhøjelse efter den anden, uden at de på nogen måde har kunnet mærke i deres dagligliv, at der er sket en forbedring af den trafik, de benytter. Tværtimod vil jeg sige, at det for folk, der har skiftarbejde, for folk, der har brug for den kollektive trafik om søndagen og om lørdagen, er blevet langt dårligere i de senere år, end det har været før. Det samme gælder i aftentimerne.

Man skal ikke se bort fra, at de mennesker, der benytter den kollektive trafik først og fremmest, også er de mennesker, der har mærket virkningerne af reallønsfaldet i de senere år. Det er nok vanskeligt for dem at forstå, at de nu endnu en gang skal betale mere for at køre i tog og for at køre i busser.

Ud over det kommer der jo også de ressourcemæssige, de samfundsmæssige og de sociale hensyn, man må tage, når man udformer sin takstpolitik. De sociale hensyn er jo bl.a. det hensyn, jeg lige har omtalt, at det først og fremmest er almindelige lønarbejdere, der benytter den kollektive trafik. De skal ikke rammes også på dette område.

Men man kan også se på, at der i de senere år er nogle mennesker, der i og for sig godt havde råd til at bruge bil, men som af ressourcemæssige og økologiske hensyn har sagt: all right, jeg lader bilen stå hjemme og benytter den kollektive trafik. Hvad sker der med dem, når man forhøjer taksterne? Ja, der sker da det, at de siger: det her er for