

[Maisted]

For at kvæle en privat vognmand, der har fået den idé at køre passagerer fra Nykøbing Falster til København til 60 kr. pr. person, har DSB nedsat sine priser til det halve.

Det virker urimeligt, at DSB påfører vognmanden skatteyderbetalt konkurrence, samtidig med at de på samme strækning transporterer passagerer som sild i en tønde i myldre-tiden.

Der henvises i øvrigt til nedenstående, som spørgeren har skrevet den 29. januar 1982 i forbindelse med et spørgsmål og svar om samme emne til ministeren for offentlige arbejder:

Efter at ministeren har konstateret, at regeringens har jaget befolkningen over til den kollektive trafik, fordi regeringen har fundet, at biler, benzin og olie er alle tiders beskatningsobjekter, konstaterer han, at passagererne vil betakke sig for, at der blev indsat det nødvendige antal togstammer i myldretiden, så passagererne kan sidde ned frem for at stå op. I stedet for bedre service og sikkerhed forestiller ministeren sig, at passagererne, der ikke kan transporteres forsvarligt og med komfort, må vente på næste togafgang. DSB-specialiteter uden for kystbanesocialisternes verden er overfyldte toge, hvor reglerne for burhøns er overtrådt flere gange, og særlige frysehøns, hvor passagererne skiftes til at rokke hinanden i forskellige stillinger, så de er i stand til at stige ud på deres bestemmelsessted. Med samme togstamme kan der være vogne indrettet med tropisk klima, der får passagererne til at glemme vinterens kulde. (DSBs udsendte medarbejders erfaring fra en studietur til Hawaii, hvor de slet ikke har jernbane).

Som en særlig specialitet kan passagererne få omstigninger i Roskilde med tilstrækkelig ventetid til, at de kan besøge Roskilde Domkirke eller indskrive sig på RUC, før der kommer et nyt tog, der går sydpå. Der har også været den variation, at toget rangerer frem og tilbage imellem et par stationer, og DSB har skiftet lokomotiver, så den festlige DSB-rejse har kunnet vare op til 5½ time imellem København og Næstved.

Jeg mener også, at DSB har overset et par problemer. DSB burde udsende en brochure, hvor det fastslås, at man ikke kan have en fast mødetid på sit arbejde, når man kører med DSB. Man skal have et jernhelbred, der kan klare frost, træk og varme, for at køre

med DSB. Når DSB kører på flekstid, burde passagererne have en seddel med hjem til familien, der forklarer uregelmæssighederne af hensyn til familiefreden.

Besvarelse (10/8 82):

Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):

Efter at DSB fra den 23. maj 1982 har indført timedrift på strækningen Nykøbing F-København, har det vist sig, at trafikken fordeler sig således, at der i stort set alle tog er en vis ledig kapacitet.

For at udnytte kapaciteten bedre har DSB forsøgsvis fra den 1. august 1982 indført en 1-dagsbillet bl.a. fra Nykøbing F til en station i hovedstadsområdet. Prisen for 1-dagsbilletter er fastsat til 60 kr. på 2. klasse. Med samme baggrund sælger DSB 1-dagsbilletter i 16 andre stationsforbindelser fordelt over hele landet.

Alle de ydede nedsættelser for 1-dagsbilletter ligger inden for størrelsen af den nedsættelse, som DSB af ministeren er bemyndiget til at yde i henhold til statsbanelovens § 42.

På denne baggrund har jeg ingen bemærkninger til, at DSB i en række relationer har indført specielle 1-dagsbilletter til særlige, nedsatte priser.

Spm. nr. 1039

Til *miljøministeren* (27/7 82) af:

Finn Jørgensen (KF):

»Vil ministeren tage initiativ til, at der ligesom med den dansk-svenske komité, der skal vurdere, om Barsebäckværket frembyder særlige problemer for Danmark, etableres et tilsvarende samarbejde med Østtyskland for at få vurderet de problemer, som de tæt ved dansk område placerede østtyske atomkraftværker vil kunne frembyde for Danmark?«

Begrundelse

Atomkraftmodstanderne har gjort en betydelig indsats for at mistænkeliggøre atomkraftens fredelige anvendelse i Vesteuropa, herunder ved at stille krav om lukning af Barsebäckværket. Tilsvarende krav er imidlertid ikke stillet til de østtyske atomkraftværker etableret nær dansk område.