

[Hanne Thanning Jacobsen]

Begrundelse

Da spørgeren ikke kan se, at denne flytning er indeholdt i forsvarsforliget, ønsker spørgeren oplysninger om EK-kompagniet.

Svar (11/7 90):

Forsvarsministeren (Enggaard):

Flytningen af det elektroniske krigsførelseskompagni til Tønder er forudsat i aftale af 14. marts 1989 om forsvarrets ordning 1989-91 og indgik i Forsvarsministeriets høring af de berørte amtsråd i overensstemmelse med samme aftales punkt 15 og regionplanlægningslovens § 18. Den endelige beslutning om flytning af kompagniet er derfor truffet af forligspartierne sammen med de øvrige strukturændringer i hæren efter behandling af amtsrådenes høringsvar ultimo juni 1989.

Det elektroniske krigsførelseskompagnis fremtidige arbejdsopgaver vil fortsat primært være uddannelse og forberedelse til løsning af krigsopgaver.

Spm. nr. S 974

Til trafikministeren (29/6 90) af:

Birthe Hansen (SF):

»Hvad vil ministeren gøre ved DSB's grove prisstigninger og dårlige kundeservice?«

Begrundelse

Spørgeren henviser til to læserbreve den 29. juni 1990 i Berlingske Tidende, 1. sektion, side 12, med titlen »Nej til DSB's prisstigninger« og »DSB's manglende professionalisme«, som taler deres klare sprog om en forbrugeruvenlig optræden.

Svar (6/7 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Såvel DSB som jeg selv beklager den uheldige oplevelse, som Søren Møllerhøj, Allerød, beskriver i sit læserbrev i Berlingske Tidende den 29. juni 1990.

Det er imidlertid mit indtryk, at det konkrete eksempel er en undtagelse, idet jeg ved, at DSB løbende arbejder på at efteruddanne personale med henblik på at yde kunderne bedre service.

Jeg er af DSB blevet oplyst om, at der indsættes flere ekspedienter på Københavns Hoved-

Se evt. tillige henvisningsoversigt på sp. 11471.

banegård, så ventetiden for kunderne ved såvel telefonisk som personlig henvendelse bliver minimeret.

Hvad angår betalingsmidler, er det korrekt, at DSB's stationer kun modtager kontanter, checks og Dankort. I DSB's rejsebureauer kan der i et vist omfang betales med kredittkort.

DSB vurderer løbende mulighederne for at udvide antallet af betalingsformer.

For så vidt angår prisudviklingen på Storebælt kan jeg oplyse, at der for de indenlandske færgeoverfarter gennemførtes dels en prisstigning med virkning fra den 15. januar 1990, dels blev foretaget en ændring i prisstrukturen.

Takststigningen har været 5 pct. fra 1988 til 1989 og fra 1989 til 1990.

Ændringen i prisstrukturen er begrundet i nedennævnte forhold. For DSB – og for færge-selskaber i øvrigt – er det dækspladsen, som er den store omkostningsbærer. Den tidligere gældende prisstruktur tog ikke højde for dette forhold, idet billetprisen beregnedes som en overførselspris for personbil samt fører. Hertil beregnedes en pris pr. passager i bilen.

Den nye prisstruktur beregner i større omfang prisen i forhold til omkostningsbelastningen. Billetpriisen er derfor nu dækkende for en personbil med op til 2 passagerer.

Før 15. januar 1990 var prisen for en almindelig personbil 195 kr. Det gennemsnitlige beløb for passagerer herudover var 47 kr. Dette beløb blev lagt til den tidligere gældende pris på 195 kr. Hermed blev den nye pris fastsat til 245 kr. for en personbil på under 6 meters længde og 1,95 meters højde med op til 5 passagerer.

Denne pris på 245 kr. er fastholdt som DSB's standardpris. Den giver endvidere mulighed for at pladsreservere gratis.

Derudover indførte DSB en standbybillet til 200 kr. Med den billet har man fraskrevet sig retten til at pladsreservere.

På grund af kundeønsker har DSB i april måned dette år udvidet deres pristilbud til igen at omfatte et 10-turs-rabatkort til Halskov-Knudshoved. Prisen er 2.200 kr. Kortet giver samme rettigheder som en standardbillet til 245 kr., dvs. mulighed for pladsreservering og adgang til at medbringe op til 5 personer.

DSB har endvidere i år lanceret et såkaldt eksklusivkort, som koster 3.000 kr. Kortet giver automatisk pladsreservering og adgang til en række særlige faciliteter og service om bord.