

[Alfred Hansen]

vidst ikke har villet have personalerepræsentanter med. Jeg mener, at det havde været meget vigtigt for at få alsidigheden belyst så retfærdigt som muligt at have haft personalerepræsentanter med. Men det er ikke med i forslaget, og efter de ordførere, jeg har hørt udtale sig om forslaget, ser det ikke ud til, at dagsordenen bliver vedtaget. Det er ikke af den grund, vi vil stemme for den. Vi ville gerne have haft den vedtaget, for vi mener, det er vigtigt at få kulegravet disse problemer og få nogle reelle tal på bordet. Konklusionen er, at vi vil stemme for forslaget om motiveret dagsorden, men vi mener altså, at der er en øjensynlig mangel derved, at man ikke har foreslået repræsentation fra personalet.

#### Tyroll (VS):

Når man sidder og lytter til debatten, kunne man få indtryk af, at roden til alt ondt i trafikpolitisk øjemed her i landet åbenbart stammer fra DSB, fra et af de få områder, hvor der kan siges at fungere en nogenlunde rimelig planlægning, desværre ikke tilstrækkelig udviklet efter vores mening, men dog et sted, hvor der er lidt planlægning i sagerne, og hvor der er nogle tendenser, som vi godt vil støtte. Når jeg siger det, er det selvfølgelig, fordi mange åbenbart skal have proppet de problemer, som ligger omkring færgefarten på JKL-linjen, som der altså nu er trusler om lukning af, over i DSB, så DSB ligefrem gøres hovedansvarlig på grund af den takstpolitik, man har ført.

Jeg synes nok, der har været ting og sager fremme i debatten, som har vist, at det ikke helt har været tilfældet, men det er jo typisk, at når man fra borgerlig side skal diskutere de her problemer, vil man selvfølgelig ikke se i øjnene, at der er problemer og skavanker i kapitalismen og i det liberalistiske system, som man forsøger at få til at fungere og klart gang på gang har vist, at man ikke kan få til at fungere. Nej, så skal det ligge helt andre steder, hvor der ellers er spiren til at få lidt mere hold og styr på udviklingen.

Så vil jeg da godt sige, at når det skal overvejes, hvilke motiver man går ind i denne debat med, så har det i første omgang været spørgsmålet om at forsvare og opretholde privatkapitalistiske virksomheders indtjeningsmuligheder på den sejlads, der er tale om her. Det er hovedmotivet for de borgerli-

ge partier, og det er også, så vidt vi kan forstå, hovedmotivet for forespørgeren. Dette motiv ligger selvfølgelig VS meget fjernt, uendelig fjernt vil jeg sige.

Dernæst kunne man så overveje, om det var beskæftigelsesmæssige problemer og spørgsmålet om afskaffelse af urimelige tilskudsformer til privatkapitalistiske virksomheder, der lå til grund for interessen for spørgsmålet. Men det er næppe heller helt det, ellers var vi måske nok ved at kunne finde en eller anden fællesnævner, måske, men det tror vi trods alt ikke på er muligt i denne sag. Men når det drejer sig om beskæftigelsen, og når det drejer sig om at fjerne privatkapitalistiske virksomheders urimelige tilskud, vil vi selvfølgelig være at finde dér, hvor der kan hentes støtte til det.

Men når der skal planlægges trafikpolitisk, er der jo ikke alene disse problemer, selv om det er meget afgørende problemer, selvfølgelig, for det er ikke rart for de arbejdere, der bliver ofre for det privatkapitalistiske systems udvikling og den arbejdsløshedsudvikling, der sker rundt omkring i samfundet, hvor de sådan umiddelbart bliver smidt på gaden. Det er også et resultat af den manglende planlægning selvfølgelig.

Men andre væsentlige problemer er også spørgsmålet om, hvordan og hvorledes målsætningen for hele det trafikpolitiske område skal køres op. Her ønsker vi fra VS' side, at man gennem den kollektive trafik skal udkonkurrere den individuelle trafik. Det er der selvfølgelig flere grunde til, men det afgørende er undervejs at få indrettet samfundet sådan, at vi spilder så få timer som muligt på den daglige transport. Her vil jeg godt sige, at det er da ikke umiddelbart sådan, at VS mener, at Kattegatruterne ikke kan have en funktion med hensyn til at nedbringe transporttiden, men det er en samlet planlægning af den kollektive trafik, der må være tale om, og denne planlægning mener vi bedst fungerer, når det offentlige tager sig af den kollektive trafikudvikling.

Til målsætningen for trafikpolitikken hører også de miljømæssige hensyn og hensynet til ressourceforbruget, og det har jeg absolut savnet i den debat, som er foregået her i dag. I denne sammenhæng ønsker VS en prioritering af togtrafikken, såvel når det gælder persontrafik, som når der er tale om godsbeholdning. Hvis man ser på de miljømæssige