

[Tyroll]

problemer i forbindelse med bilfærdselen, så kan man sige, at i de senere år har alene biltrafikken over Fyn fra Store Bælt og over Lillebæltsbroen såmænd smidt ikke mindre end 25 t bly af sig i løbet af et år, og det er dog en væsentlig forurening, man ikke kan påvise tilsvarende i forbindelse med togtrafik. Det er selvfølgelig nogle ting, som i hvert fald ligger os på sinde, men som jeg ikke har hørt andre tage højde for i debatten.

Med hensyn til energiforbruget viser undersøgelser, at det bliver femdoblet pr. person, når man skifter fra tog til bil. Noget tilsvarende kan højst sandsynligt påvises i forbindelse med godstransporten, og derfor har VS også tidligere givet udtryk for, at vi er utilfredse med udviklingen inden for godstransportens område. Fordelingen af godstrafikken mellem private vognmænd og DSB har udviklet sig sådan, at DSB har ladet vognmændene beholde de indbringende godsruiter i byerne og i øvrigt har lukket øjnene for en masse ikke-koncessioneret kørsel. Den megen snak om, at DSB ikke kan konkurrere, hænger sammen med dette. Jeg må derfor sige, at fremskridtspartiets intentioner om her at støtte de private vognmænds interesser kan vi ikke dele.

For at fremme udviklingen af den kollektive trafik med vægt på togtransporten ønsker vi, at DSB skal overtage hele stykgodstransporten. DSB har muligheder for at opbygge et speditionsselskab og yde fuld service på godsområdet, samtidig med at økonomiseringen på energisiden kan bringes mere i harmoni med de betingelser, der er til stede i samfundet og internationalt set. Der har været forsøg på dette område, f. eks. i Tønder-Åbenrå, hvor det viste sig, at DSBs økonomi klart blev forbedret, hvis man overtog stykgodstransporten. Samlet ville der altså være mulighed for en langt bedre planlægning og prioritering af togtrafikken, hvis det var dette, der blev tilfældet.

Jeg vil også sige, at de tal, som hr. Glensgård refererede til omkring fordelingen af godstransporten i 1973, viser, at der er brug for en kraftig indsats for at få udviklet bane-trafikken. Tallene var 9 mia t/km for vare- og lastbiler, mens de kun var 1,5 mia t/km for banernes vedkommende. Selv når vi kommer op på transportafstande på over 100 km, har banerne en alt for lille del af transporten i forhold til lastbilkørslen.

Realiteten i mange politikeres megen tale om at ville fremme den kollektive trafik er den, at privatbilismen favoriseres. Det er fortsat tilfældet, og der har sådan set heller ikke i dag vist sig nogen interesse for at lave om på det i forbindelse med diskussionen af færgefarten. Privatbilismen får uforholdsmæssigt store investeringer og tilskud i forhold til den kollektive trafik. I Europa ligger Danmark i bunden med investeringer i kollektiv trafik. Heller ikke i nordisk målestok ser billedet godt ud. En undersøgelse foretaget af Nordisk Råd viser, at Danmark i forhold til de øvrige nordiske lande giver 6-12 gange så meget i tilskud til veje som til kollektiv transport. Denne politik indebærer frit lokaliseringsvalg for erhvervslivet og en tilsvarende planløshed i trafikudviklingen i det hele taget, som vi også tidligere i trafikpolitiske debatter har været inde på.

Det er på baggrund af denne planløshed i trafikpolitikken, at de aktuelle problemer for Kattetruterne skal ses. Trafikministeren har jo udmærket her fra talerstolen redegjort for denne planløshed, og det havde nok været bedre, om debatten i højere grad havde drejet sig om, hvordan vi kommer ud over denne situation, men det synes der ikke at være vilje til. Der er redegjort for, hvordan der her er tale om, at man i planløsheden ikke har haft mulighed for at tilrettelægge den virksomhed ordentligt, der her er tale om, altså JKL-linien. Der er tale om, at man har fejlinvesteret osv., som det sker i et kapitalistisk samfund, som det sker ifølge de kriseudviklinger, som vi ser igen og igen, men som altså også har virkninger nede i de mindre forhold omkring de privatkapitalistiske forhold.

Her må man måske nok sige, hvis man skal drage sømandsforbundet ind i billedet, at der nok er noget om, at de faglige organisationer må udvide deres aktionsområder. De må i højere grad lægge op til, at sådanne forhold kommer under arbejderklassens kontrol, og i højere grad få arbejdet på, at vi kommer nogle skridt længere i retning af socialismen, hvor vi kan slippe for den slags problemer og slippe for, at arbejdere skal kastes ud af deres arbejdspladser med jævne mellemrum, når der opstår de tilbagevendende kriser for det kapitalistiske system.

Fra VS' side har vi ingen særlige ønsker om en nedlæggelse af Kattetruterne. Vi