

[Tyrol]

mener, at forbindelserne her sammen med en forbedring af Storebæltsoverfarten er et udmærket alternativ til Storebæltbroen og vil give en bedre fordeling af trafikken med tilsvarende færre miljømæssige problemer koncentreret på et enkelt område i landet.

I forbindelse med en eventuelt planlagt opprioritering af den kollektive trafik, hvad der altså er lange udsigter med, kan det ikke undgås, at behovet ændrer karakter, også omkring Kattegat. En sådan planlægning må også indeholde tilvejebringelsen af nye arbejdspladser i stedet for dem, der måtte blive overflødige. Det er jo her, planlægningen skulle vise sin force, men det er altså en planlægning, som vi erkender det er svært at få etableret med de forhold, der hersker herhjemme for øjeblikket. Planlægning savnes totalt, og det er derfor klart, at de ansatte på JKL-linien er utrygge over for deres fremtid og prøver på at gøre noget for at få sikret forbindelserne. De har også selv klart påvist, som det har været fremme, at det er andres manglende evne, og selvfølgelig hele systemets manglende evne, til at forudsige og investere korrekt, der har spillet ind også i dette tilfælde.

Når det gælder takstpolitikken, som der jo specielt er fokuseret på her, så finder vi det afgørende, at man får en kollektiv trafik, persontrafik, der er så billig som mulig. Vi mener samtidig, at man skal sikre, at det ikke bliver skatteyderne, der kommer til at give tilskud til private erhvervsforetagender gennem takstpolitikken. Vi finder det endvidere ønskeligt, at takstpolitikken i takt med udviklingen af den kollektive togtrafik tilrettelægges på en sådan måde, at denne energibesparende og meget lidt forurenende transportform får langt stærkere placering. Det vil sige, at vi for så vidt ikke udelukker en selektiv takstpolitik, som netop skulle fremme en sådan udvikling, som jeg nævner her, og denne opprioritering af den kollektive trafik.

Dernæst vil jeg sige om den dagsorden, der ligger her, at heller ikke vi kan se noget særlig fordelagtigt i, at man skal have nedsat lige nøjagtig dette udvalg med den repræsentation, der er i det. Heller ikke hele den holdning, den ideologi og den fastholdelse af samfundssystemet og især af de privatkapitalistiske interesser, der ligger i det, er selvfølgelig noget, som vi umiddelbart kan støtte.

Derimod har omtalen af, hvorvidt der skulle føres en mere omfattende trafikpolitisk debat her i salen, absolut vores interesse. Vi ser meget gerne en sådan debat. Men der har jo været den slags debatter før, og man har også dér hørt, at nu skulle der foretages en opprioritering af den kollektive trafik. Det har bare knebet en hel del med realiteterne i dette. Hvis man måske kunne komme frem til, at man begyndte at se ressourcemæssige betingelser i øjnene, at man så lidt mere på miljøproblemerne, så kunne det være, at vi efterhånden kunne få ført nogle af vejmillionerne over til støtte for udviklingen af DSB, og her kunne det være givtigt, om vi fik en mere omfattende trafikpolitisk diskussion. Derfor vil vi også fra VS' side sige, at det vil vi gerne støtte, og opfordre ministeren til at drage omsorg for, at vi får en sådan debat.

#### Arentoft (FP):

Ministeren for offentlige arbejder fastslog i sit første indlæg, at det er folketinget, der bestemmer DSBs takster, og det er fuldstændig rigtigt. Men folketinget har ikke hånd i hanke med de rabatter, som DSB giver.

Sidste år prøvede jeg i sommerferien at køre nogle dage som medhjælper hos vognmænd, der kørte mellem Århus og Ålborg og Århus og Hammel. Dér oplevede jeg faktisk mange ting, og jeg vil godt have lov at trække to eksempler frem.

En stor virksomhed i Ålborg, der har baseret distributionen af sine produkter på private vognmænd, oplyste, at de havde haft besøg af repræsentanter for DSB, der tilbød 40 pct. i rabat, hvis man ville gå over til DSBs vognmænd. Firmaet sagde nej med den motivering, at de var godt tilfredse med den betjening, de fik fra de private vognmænd. Men spørgsmålet er, hvor længe et firma økonomisk kan holde til at sige nej til et sådant tilbud.

Et andet eksempel var en virksomhed mellem Hammel og Århus. Dér havde man også haft besøg af repræsentanter for DSB. De tilbød 15 pct. rabat plus gratis paller. Denne virksomhed havde valgt den salomoniske løsning, da de også var godt tilfredse med de private vognmænd, at de sagde: vi har givet DSB det halve af vores transport.

Sådan kunne jeg nævne mange eksempler, og jeg vil godt spørge ministeren, om han