

[Ole Henriksen]

tempotab i forhold til udviklingen i udlandet med hensyn til disse lokomotiver, men der må jo blive tale om nogle kompensationsordrer på en eller anden led, således at vi også får en rimelig del af denne temmelig store investering i disse lokomotiver. Jeg mener ikke, ministeren absolut skal svare konkret på disse ting her, for det kan vi tage op i udvalget.

Der kan vi også undersøge muligheden for, når nu man alligevel skal gennemgå strækningerne her, at man flyttede jernbanelinjen til Halsskov, så togene kunne komme over med Halsskov-Knudshoved-forbindelsen til sin tid. Derved fik de den kortest mulige vej og også den hurtigste vej, hvilket kunne give et forbedret serviceniveau for befolkningen.

Vi kan som sagt støtte forslaget og vil gå videre med disse spørgsmål under udvalgsarbejdet.

Karl Møller (DKP):

Bedre sent end aldrig, synes jeg man med rette kan sige om dette lovforslags fremkomst her i 1979 – på et tidspunkt, hvor alle de lande, vi normalt sammenligner os med, for længst i større eller mindre omfang har indført elektrisk drift. Det er ikke helt rimeligt, synes jeg, at vi først nu skal tage den politiske beslutning, som rettelig både kunne og burde være taget for 20 år siden, og som faktisk kunne have sparet både samfundet og også skiftende trafikministre for mange problemer, men som altså på grund af de indbyggede mangler, som findes i vores samfundssystem – mangel på fremsyn, ubesluttsomhed, mangel på planlægning – er blevet udskudt til nu, hvor toget bogstavelig talt er ved at være kørt.

I den 20 års periode, der er gået, er der rent faktisk sket det, at man har indskrænket det kollektive jernbanenet ved at nedlægge en masse mindre linjer og en masse stationer på hovedlinjerne. Samtidig har man brugt den ene milliard efter den anden til at opbygge enormt dyre vejanlæg, i det hele taget til at opbygge en trafikmæssig infrastruktur til en energislugende og samfundsmæssigt økonomisk tåbelig, overdimensioneret privatbilisme.

Nu er vi altså kommet i en situation, hvor nedslidt materiel og stigende oliepriser gør det nødvendigt med en omlægning, som altså for længst burde være sat i gang. Jeg synes,

det er positivt med en voksende forståelse for den kollektive samfærdsel. Det er ikke et nyt behov, det har hele tiden været der, men det har ligesom været sat i skyggen i liberalismens og privatbilismens hellige navn; nu træder det altså frem mere og mere som en nødvendighed. Jeg synes, det er ret betegnende, at trafikministeren netop bruger en del af de forsyndelser, som er blevet gjort igennem årene, til – i det, der i bemærkningerne diplomatisk bliver kaldt for »ændrede forudsætninger«, den kendsgerning, at store dele af materiellet f. eks. er blevet kørt ned – at begrunde lovforslaget med. Man må nok sige, at det er en sen erkendelse, men som bekendt er en sen erkendelse bedre end slet ingen erkendelse, og forslaget som helhed skal få en positiv indstilling med fra os.

Netop i en arbejdsløshedssituation, som der er tale om nu, mener vi det er vigtigt, at den udbygningsplan, som er sat til at køre over 16 år, bliver strammet ganske gevaldigt op, og at man sikrer, at produktionen af de elektriske tog, som man taler om delvis skal laves her i landet, helt og aldeles bliver en dansk produktion, et dansk produkt. Jeg har i hvert fald hørt udsagn fra erhvervskredse om, at det skulle kunne lade sig gøre i løbet af få år at få stablet en produktion af danske ellokomotiver på benene. Der er meget beskæftigelse i denne opgave, og derfor er det vigtigt, den hurtigst muligt bliver sat i gang. Jeg er enig med hr. Ole Henriksen i de ord, han sagde om beskæftigelsen, efter at færdigetableringen er sket.

Nu, hvor lejlighed byder sig og den offentlige debat om DSBs serviceniveau er i gang, synes jeg, der er anledning til at gøre et par korte bemærkninger om den driftspolitik, som DSB i dag praktiserer, og som efter min mening med rette er udsat for kritik, men også om den sparepolitik, som må bære ansvaret for de problemer, som er opstået. Det er den gamle sandhed om årsag og virkning om igen; virkningerne kan alle få øje på – det så vi i forbindelse med det store trafik kaos på grund af en unormal vejr situation, som jo bl. a. gennem radioens trafikredaktion nærmest blev pustet op til at være en katastrofe – men hvad er selve årsagen til miseren, altså ud over vejret? Det er efter vores mening i virkeligheden mange års spare- og udsultningspolitik fra de skiftende regerings side, som er den reelle baggrund for, at