

[Margrete Auken]

mill. kr. til anskaffelse af busser – de af os, der bruger dem, ved, at der trænges til dem – og så ser vi, at man regner med at skulle betale 130 mill. kr. i moms. Der må være et eller andet at flytte rundt her.

Onde tunger påstår, at det igen er et EF-direktiv, der forhindrer os i at bære os ansvarligt ad. Men om det så også er EF, kan vi vel ikke mene, at EF kan sammenlignes med selveste den urørlige skæbne. Vi kan vel gå andre veje eller lave direktivet om, for slet ikke at tale om at lave EF om, men det er jo en anden snak.

Ifølge Nordkolrapporten går næsten alle indtægter fra trafikken til staten, mens kommunerne har fornøjelsen af at bære udgifterne stort set alene. Der er altså mange penge at tage fat på, og i hvert fald mener jeg ikke, det vil stride imod majestæterne i EF, at vi nedsætter momsen til f. eks. den ene procent, der skal afregnes dér. Men det kan ministeren sikkert svare på, for jeg går ud fra, det er ideer, der for længe siden har været på ministerens lystavle.

Der kan selvfølgelig også overvejes andre måder end momsen, hvorpå man økonomisk kan støtte den målsætning, som regeringen fremlægger hele tiden, med at styrke og udbygge den kollektive trafik, og jeg skal hermed love regeringen, at SF vil stille sig umådelig positivt til de forskellige muligheder, der må være for at komme kommunerne til hjælp, så vi kan få sikret en udbygning af den kollektive trafik.

Angående DSB, som er under statens direkte ansvar, kan vi glæde os over, at vi herom kan henvende os direkte til regeringen. Men også her oplever man, synes jeg, en træghed og fantasiløshed fra statens side. De tal, der er blevet nævnt i redegørelsen, kender vi godt i forvejen; det er omtrent de samme tal, som vi så i fjor. Vi ved godt, at det er andre summer, DSB har brug for. Læg mærke til, at der stod »for at fastholde en stigning på 15 pct.«! Den stigning var sket i fjor, da vi så tallene første gang. Nu får vi den altså én gang til, hvor stigningen er betydelig større, og hvor vi stadig væk opererer med det millionbeløb, som var fra i fjor. Intet tyder på, at DSB kan komme op på det ønskede serviceniveau, det niveau, vi havde for bare nogen tid siden. Der skal investeres mange flere penge, både til nye anlæg, til udgifter i forbindelse med aflastning og for-

nyelse og udvidelse af materiellet og til forbedring af driften.

En af betingelserne for et forhøjet serviceniveau er naturligvis også, at der kommer flere folk i beskæftigelse på næsten hele fronten. Det burde jo kunne glæde, at der her er et så stort behov for arbejdskraft, når vi ser på de nyeste tal for arbejdsløsheden, men man har en fornemmelse af, at den sammenhæng, som er indlysende for en hvilken som helst dansker, ligesom ikke går op for regeringen; der er i hvert fald ikke en masse initiativer. Tænk, hvis vi her havde fået lagt en række forslag frem til, hvordan det kunne gøres, men vi kan jo glæde os til at se arbejdsministerens redegørelse om et par dage – det er måske chancen for den kollektive trafik.

Jeg ved godt, at problemet er lidt mere kringlet. Sagen er jo, at det offentlige niveau for lønninger efterhånden er så elendigt, at det kniber med at få kvalificerede folk til at tage job. Den smukke korpsånd, som der har været talt meget om i hvert fald inden for DSB, mener folk tydeligvis de ikke kan leve af mere; det skal ikke bebrejdes dem. Men heller ikke på dette punkt står vi over for den urørlige skæbne; det er jo ikke kun transportsektoren, der viser os, at det går galt med de lave lønninger til offentligt ansatte.

Alt, hvad jeg hidtil har nævnt, er udgiftkrævende, det ved jeg godt. Men her er det altså et spørgsmål om at investere for at spare, jfr. hvad jeg sagde før om de spare- og rigdomsmuligheder der for samfundet som helhed ligger i en satsning på den kollektive trafik. Det er skatteyderne, der kommer til at betale, og i betragtning af, at de er godt bundet op med at virkeliggøre regeringens smukke projekt nede i det sydlige, den såkaldte Farøbro, kan man jo have ondt af dem, om vi skal lægge mere på dem. Kan vi blive ved med at presse dem? Ja, jeg tror det. For hvis fordelingen lægges bedre – og vi må jo hele tiden have det mål, at det ikke altid er de svageste, der skal betale det gilde – hvis målet bliver tydeligere: en velfungerende offentlig transport, større tryghed, bedre nærmiljøer, så er det næsten sikkert, at vi også på lang sigt kan få hentet de penge hjem; de kommer igen: der er også direkte besparelser for familierne, hvis det bliver på denne måde.