

[Glensgård]

af det, han havde forventet. Det er den dygtige embedsmand, og derfor takker vi for, at hr. Povl Hjelt nu har besluttet sig til at trække sig tilbage. Vi tvivler ikke om, at en regering, som virkelig havde magt over problemerne, også kunne anvende en mand som Povl Hjelt, idet han naturligvis ville udføre de opgaver, som han ville få pålagt. At han så ikke har fået pålagt den opgave at få DSB til at fungere lidt bedre økonomisk, er naturligvis ikke hr. Povl Hjelts fejl. Det er regeringens fejl.

Jeg synes, vi kunne diskutere lidt, hvad det koster at blive transporteret kollektivt. Jeg vil godt spørge ministeren: hvad koster en gennemsnitlig personkilometer på DSB? Hvad koster en gennemsnitlig personkilometer på privatbanerne? Heroverfor står jo de oplysninger, vi kender fra FDM, om, hvad det koster at blive transporteret frem i et eller andet bestemt automobil.

Jeg kan også godt sige til trafikministeren, nu vi i den grad er kritiske, at vi er ikke kritiske over for, at folk slår sig sammen, fordi det måske er billigere og behageligere, for at blive transporteret fra sted til sted. Nej, vi er kritiske, fordi den måde, det gøres på, er økonomisk uansvarlig.

Hvem kender ikke disse pragtfulde, store, nye røde DSB-busser – jeg skal ikke hænge længe ved farven, men hvem kender dem ikke? – der eksempelvis kørerovre i Jylland fra by til by, fra købstad til købstad. I mange tilfælde, det skal jeg erkende, har de passagerer med, men desværre er det kun nogle få stykker. Men vi ser også eksempler på, at busserne transporteres frem ved hjælp af en chauffør uden passagerer. Så kan man sige, at passagererne er jo heller ikke nødvendige for, at bussen kører, det må vi erkende, men der vil ikke være nogen forretningsmæssigt fornuftig disposition i at lade tomme busser køre. Hvis det var en privat vognmand f.eks., ville han jo i en lang række perioder indsætte mindre biler, men i det hierarki, som er opbygget omkring DSB og for den sags skyld også omkring de amtslige trafikselskaber, ville en sådan ordning være utænkelig.

I min lille hjemby, Horsens, har vi været så uheldige at få DSB til at besørge bybusstrafikken. Vores problem er altså, at de busser, som DSB rent faktisk anvender, ikke kan køre rundt i Horsens, de er for store. Så kun-

ne man sige: nå ja, men det er jo ikke byens problem. Jo, det er det, for med de kæmpebusser, man har sat ind fra DSBs side, har man rent faktisk ødelagt bybilledet.

At DSB også i bybusstrafik stort set er lige glade med den økonomiske side, ser vi af den måde, hvorpå vi i Horsens lider under DSBs bybusdrift. Indtil for 4–5 år siden kom det ikke skatteyderne ved. Skatteyderne var ikke impliceret i bybusdrift, men det er de i dag, for DSB skal jo have dækket sit underskud over kommuneskatten i Horsens, og det fører mig frem til økonomien, som hr. Ivar Hansen delvis berørte. Hr. Ivar Hansen sagde nemlig, at venstre var tilfreds med udviklingen i amterne.

Skal vi se lidt på økonomien både i amterne og i staten, er det ikke forkert at sige, at underskuddet på den kollektive trafik beløber sig til et sted imellem 6 mia og 7 mia kr. Det samlede underskud på den kollektive trafik er af den størrelsesorden. Jeg skal gerne erkende, at venstres amtsborgmester i Vejle, Erling Tiedemann, er gået forud. Jeg skal også erkende, at da vi startede det amtskommunale trafikselskab i Vejle, forventede man et mindre underskud på nogle få millioner kroner, men på nuværende tidspunkt har vi oversteget de 100 mill. kr. i underskud i Vejle amt. Hvis vi tager det som et gennemsnitssamt, og det vil ikke være forkert, fordi vi for det første har jernbanen, hovedjernbanen, igennem – der vil være andre amter, som har endnu større trafikproblemer, og som dermed bliver påført et endnu større underskud – vil vi nå op på et samlet underskud i den kollektive trafik af den størrelsesorden.

Men hvordan kan vi så rette op på det? Ja, vi kan rette op på det ved at sige, at den kollektive trafik ikke udelukkende skal ansues ud fra betragtningen, at det skal være så billigt som overhovedet muligt. Vi kan sige, at vi naturligvis skal drive kollektiv trafik, men at kollektiv trafik naturligvis i omkostninger skal sammenlignes med den individuelle trafik. Mener regeringen så, at der er et socialt problem? Så må det klares over de sociale kasser. Jeg skal ikke hermed sige, at vi bare skal gå på kommunkontoret og hente bybuskort til og fra arbejde, men jeg vil godt sige, at der skal ikke drives socialpolitik over den kollektive trafik.

Jeg vil godt vende tilbage til en del af den kollektive trafik, som jeg indledte med, nem-