

[Glensgård]

lig DSB. Her er jeg enig med hr. Grove, som siger, at det nytter ikke meget, at man sidder godt og lunt, hvis man ikke når frem til tiden, og det fører mig frem til at sige: hvad er det, man har opnået? Ja, man har opnået for DSBs vedkommende en bestemt stilart. Vi har vel fået ensrettede hot dogs i København og i Vestjylland ved hjælp af DSB-catering. Det kan der da sikkert være meget fornuft i. Jeg må indrømme, at jeg anser det ikke som noget positivt, men man kunne da godt forestille sig, at der vil være noget økonomisk i, at de var ens både i Vestjylland og i København. Vi har fået ensrettede jernbanestationer, ensrettede restauranter. Den bestemte kniv og gaffel, som DSB nu kører med, er altså tegnet på, at her har vi en DSB-restaurant.

Det første, hr. Povl Hjelt gjorde, var, at han fik lokomotiverne malet om. Han var lige tiltrådt, lokomotiverne skulle males om, og nu har vi fået tofarvede lokomotiver. Det i sig selv kan da godt ske at være noget fornuftigt, det skal jeg ikke benægte. Jeg kan kun sige, at umiddelbart finder vi ikke, at en ansvarlig leder af en virksomhed med 25.000–30.000 ansatte først og fremmest skal koncentrere sig om farverne på lokomotiverne. Man kunne måske forestille sig, at man havde spekuleret lidt på trækraften i stedet for, men det har man ikke gjort. Nej, man har lavet nogle dejlige personvogne, problemet er, at vi har ingen trækraft til at transportere dem fra det ene sted til det andet. To lokomotiver, der kører i Store Bælt, så er det galt, så er hele planen ødelagt. Var det dér, ministeren bad lederen om at gå i gang? Nej, det var det ikke.

Men nu står vi altså over for det, som Peder Syv i år 1683 beskrev som »en snublende Hest maa holdes i Tøjlen«. Vi står over for et problem med DSB, vi står over for et endnu større problem med den kollektive trafik ude omkring i amterne; de skal holdes i tøjlerne, og dertil vil jeg godt tilsige regeringen vor fulde støtte. Det er ikke sikkert, regeringen vil anvende den, men den har vor fulde støtte til, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet og ude omkring i amterne ikke løber løbsk.

I forespørgslen fra fru Margrete Auken, som jo blev stillet engang i november måned, så vidt jeg erindrer, spørges der om, hvad ministeren vil gøre for at fastholde stignin-

gen i brugen af den kollektive trafik og altså undgå, at DSB og de offentlige trafikskaber tvinges til at begrænse passagerantallet. Den forespørgsel skulle fru Margrete Auken faktisk have stillet til ministeren for skatter og afgifter, fordi det gør regeringen nemlig alt for. Regeringen øger omkostningerne for den individuelle trafik, vi får øgede benzindgifter, vi får øgede udgifter til vægtafgift, vi får øgede udgifter til reparationer osv. osv., alt sammen på grund af den økonomiske politik, så det kunne ministeren for skatter og afgifter have givet et meget mere – for fru Margrete Auken – tilfredsstillende svar på.

Der skal altså ikke være tale om, at regeringen misforstår fremskridtspartiets signaler, og jeg vil godt bede ministeren om at erindre sig dette. Signalet fra fremskridtspartiet går på, at vi naturligvis må sørge for, at takstniveauet for den kollektive trafik bliver sat op, således at vi får en balance. Det skal ikke forstås på den måde, at vi ikke ønsker at gennemføre kraftige besparelser, for det gør vi så sandelig, for inden for DSBs område kunne man med et snuptag fjerne adskillige, ikke millioner, men adskillige hundrede millioner kroner, uden at det ville ændre så meget som en tøddel ved det serviceniveau, vi tilbyder borgerne med hensyn til transportfaciliteter.

Fremskridtspartiet finder altså, at det er helt urimeligt, at regeringen ikke har taget fat på denne takstpolitik på et langt tidligere tidspunkt.

Endelig til slut skal jeg komme med en ganske lille bemærkning om en del af den kollektive trafik, som ingen andre ordførere har taget sig af, og det er den trafik, der foregår i luften, men som også er kollektiv.

Jeg vil godt bede ministeren om her at bekræfte, at det er regeringens agt ikke længere at finde sig i SAS-Danairs beslutninger, SAS-Danairs trusler om at indstille ruter inden for det danske rutenet, uden at regeringen samtidig meddeler SAS-Danair, at man vil udlicitere de pågældende ruter til andre selskaber.

Den måde, SAS har behandlet den kollektive trafik på i Danmark, er i hvert tilfælde under al kritik, men jeg er ikke sikker på, at regeringen vil efterkomme et sådant ønske fra fremskridtspartiet. Jeg skal kun sige til regeringen, at der vil komme, naturligvis ikke