

[Alfred Hansen]

over taksterne inden for den kollektive trafik. Det finder jeg ulogisk, og det finder jeg urealistisk, fordi der også finder prisstigninger sted på de drivmidler, den kollektive trafik anvender. Derfor synes jeg nok, at de to partier burde se lidt mere nuanceret på forholdene.

Jeg har også indtryk af, at de to partiers ordførere i dag meget sjældent i hvert fald lægger mærke til, hvordan trafikken fungerer vest for Valby Bakke. De har efterladt det indtryk hos mig, at Danmarks befolkning bor i Århus, Odense, Ålborg og fortrinsvis i København. Dette er imidlertid ikke tilfældet. En stor del af Danmarks befolkning bor og har sit daglige virke i områder, hvor tog dårligt nok er noget, man læser om, og busen er dårligt nok noget, man ser i weekenden. Det er i disse områder, man i allerhøjeste grad har behov for at være selvtransportabel.

Man kunne selvfølgelig spørge de to ordførere, om det er sådan, at de vil have forskellige niveauer for benzinafgift og registreringsafgift for biler, så man kommer dem i møde, som geografisk er forhindret i at benytte den kollektive trafik til daglig, at de skal have en lavere afgift på benzin og en lavere registreringsafgift end os, der med deres fortolkning er så heldige at bo i et område, hvor der er en veludbygget kollektiv trafik.

Jeg synes også, at det hører med i billedet, at den boligpolitik, der har været ført de senere år, har været stærkt bestemmende for, hvor folk har bosat sig, og jeg vil i stilfærdige vendinger bede forespørgerne om også at fokusere på en liberal boligpolitik, som jeg mener hører med i billedet, hvis man vil skabe rimelige trafikale forhold. Men da det ikke er boligpolitikken, der er til debat, skal jeg afstå fra at gå yderligere ind i den problematik.

Der har jo fundet bevisligt kraftige stigninger sted i prisen på benzin og olie, i registreringsafgift på biler, i forsikringer på biler, vægtafgift osv. Så er det klart, at man overvejer, om ikke folk ved i højere grad at bruge den kollektive trafik kunne spare nogle penge. Der må sigtes på at finde en balance, sådan at man ikke, som VS og SF tilsyneladende gerne ville, og det er vel nok god socialistisk tankegang, gør alle offentlige transportmidler gratis. Så kan det godt være, at vi kan

få folk til at køre i tog og busser, og hvis ikke de kom, selv om det var gratis, så var VS og SF vel også villige til at give passagererne en tikroneseddel eller en halvtredser, hvis de blot ville benytte dem. Nej, man bør i årene fremover stille efter at få balance mellem driftsudgifter og indtægter, også i den kollektive trafik. Jeg siger ikke, at det kan klares fra den ene dag til den anden, og vi skal skaffe rimelige forhold for den kollektive trafik både i statslig regie og i amtskommunal regie.

Når fru Margrete Auken taler om, at privatbilisterne er et forkælet folkefærd, så vil jeg gerne spørge, hvad det er, der har gjort privatbilisterne så forkælede. Er det det, at hver gang de køber en bil, så betaler de tre gange bilens pris? Eller er det det, at over halvdelen af benzinprisen er afgifter? Hvad er det, der får fru Margrete Auken til at sige, at det er et forkælet folkefærd? Det er måske det, at de ud over disse store udgifter i forbindelse med at køre i bil til og fra arbejde – det må også være arbejderens ret og den mulighed, han bør have for at passe sit arbejde og bo dér, hvor han gerne vil bo – har den fornøjelse at betale en stor skat til dækning af underskuddet inden for den kollektive trafik. Det synes jeg nok fru Margrete Auken har pligt til at give en forklaring på.

Jeg vil gerne henvende mig til ministeren og sige tak for redegørelsen, tak for det meget omfattende materiale, ordførerne har fået. Jeg synes, det giver os i hvert fald mulighed for at føre en frugtbar debat. Jeg er særdeles glad for den konklusion, ministeren drager – det synes jeg også forespørgerne burde hæfte sig ved:

»I denne forbindelse må det erindres, at kollektiv trafik til den lavest mulige takst ikke altid er den bedste. Lave takster og store driftsunderskud stiller krav til skatteprocenterne. Et stærkt voksende driftsunderskud vil derfor have tendens til at begrænse investeringsmidlerne. Derved forhindres den løbende anlægsfornyelse og udbygning, som er nødvendig for at undgå kvalitetsforringelser.«

Det er kloge ord. Det er udtalt af en, der har fornemmelse for, hvordan tingene hænger sammen, og er ikke udtryk for en eller anden urealistisk filosofi.

Jeg vil gerne spørge ministeren, hvilke planer han og navnlig DSB har med hensyn til