

[Kurt Hansen]

ministeren fyrer dette gas af, oplever vi, hvordan forringelserne sætter sig massivt igennem.

Jeg går ud fra, at ministeren er bekendt med, hvilken reduktion af en række buslinjer der vil sætte sig igennem i forbindelse med den nye sommerkøreplan, som træder i kraft den 26. april: linje 2 forringes væsentligt, linje 5 forringes enormt, og linje 9 forringes meget. Det er en oplysning, der fremgår af Amagerposten, hvor HT-chauffør Erik Markvad Jørgensen har skrevet en detaljeret gennemgang af Amagerruterne og her nævner nogle ret foruroligende tal. Disse forringelser har ført til, skriver han, at:

»HT-chaufførerne har sagt nej til dette galoperende vanvid og har afbrudt deres samarbejde med HTs ledelse. Vi chauffører er til daglig pålagt stress, dårlig løn og dårlige arbejdsforhold. Man vanrøgter den kollektive trafik.«

Jeg synes, det er en glimrende og præcis karakteristisk af, hvordan forholdene konkret er, og jeg vil spørge ministeren, hvordan disse oplysninger givet af en HT-chauffør, der daglig arbejder på de linjer, stemmer overens med de helt generelle udtalelser, som ministeren kommer med, om, at man deler ønsket om en udbygning af den kollektive trafik.

Jeg går ud fra, at ministeren nødvendigvis må besvare et spørgsmål om, hvorvidt der er sket en udbygning, der modsvarer passager-tilgangen, benægtende, men jeg vil bede ministeren om at komme herop under sin svarrunde og forholde sig til denne problemstilling, forholde sig til de tal, jeg nu har refereret for ham, og som stammer fra en HT-chauffør, og som har ført til, at HT-chaufførerne har måttet afbryde det samarbejde, der har været i gang med HT.

Alfred Hansen (DR):

Forslagsstillerne giver i bemærkningerne til forslaget udtryk for et analyseresultat, som konkluderer, at mange mennesker efterhånden ikke har økonomisk mulighed for at anvende privatbilen i samme omfang som tidligere. Denne analyse og denne konklusion er naturligvis rigtig. Da forslagsstillerne selv i deres bemærkninger til forslaget bringer de forhold ind i debatten, er det også meget relevant, at vi ved denne debat fokuserer lidt på privatbilismens muligheder. Jeg synes,

man som grundlag for debatten må konstatere, at det ikke er hele Danmarks befolkning, der bor i Odense, Ålborg, Århus og København. Der er store dele af den danske befolkning, som bor i særdeles tyndt befolkede områder, og for hvem bilen er en daglig brugs-genstand, som tjener det meget værdifulde formål at skulle transportere ejeren af bilen hen til et stykke arbejde og hjem igen.

Det skal naturligvis ikke medføre, at man ikke skal diskutere den kollektive trafik i byområder og dér, hvor menneskene bor tæt sammen, men man må også have blik for de økonomiske vanskeligheder, som folk, der bor i tyndt befolkede områder, har i form af stadig stigende transportomkostninger for at kunne passe deres arbejde.

Jeg vil spørge ministeren, om han ikke mener, at de energifgifter, der blev vedtaget i december 1979, og hvis væsentligste grundelse var at formindske forbruget af olie og benzin, har medført, at prisen nu i sig selv er så høj, at ingen kører mere i privatbilen, end der absolut er behov for. Hvis ministeren er af den opfattelse, må konsekvensen være, at regeringen alvorligt overvejer at fjerne nogle af de sidst pålagte energifgifter.

For når forslagsstillerne siger, at folk i tyndt befolkede områder eller folk i al almindelighed ikke har råd til at anvende privatbilen i samme omfang som tidligere, så har forslagsstillerne faktisk også sagt, at de samme mennesker heller ikke har økonomisk mulighed for over skattebilletten at betale et alt for stort underskud på den kollektive trafik. Derfor må det være naturligt at stille ministeren det spørgsmål, om ikke den stigende tilgang til den kollektive trafik, som jo er en kendsgerning – og jeg synes i og for sig, det er en glædelig udvikling, at man er blevet så kollektivt bevidst i de områder, hvor man virkelig har mulighed for at bruge den kollektive trafik – forbedrer likviditeten inden for den kollektive trafik i et sådant omfang og en sådan udstrækning, at der bliver balance i regnskabet.

For mig at se er det helt i strid med, hvad der normalt er praksis inden for forretningsverdenen: hvis der er stor efterspørgsel efter en vare, og hvis en forretningsmand sælger mange varer, vil han have mulighed for at sælge dem billigere. Derfor må man omvendt kunne konkludere, at hvis der er stadig flere, der rejser med den kollektive trafik, må det