

[Steen Folke]

lingsbalancen – for slet ikke at snakke om de samfundsøkonomiske omkostninger i form af det kolossale brug af ressourcer, som motorveje, privatbiler osv. er udtryk for.

Der er endelig økologiske grunde, som det radikale venstre dog også burde have en vis sans for. Tag spørgsmålet om forurening! Den kollektive trafik forurener langt mindre, end privatbilismen gør. Jeg tænker både på den direkte forurening, benzinos, og på den mere indirekte forurening, som motorveje gennem landskabet og gennem byer er udtryk for. Der er også spørgsmålet om brug af ressourcer, det kolossale sløseri med ressourcer, som hele privatbilismen er baseret på.

Af alle disse grunde burde man gøre alt, hvad man kunne, for at støtte den kollektive trafik i denne situation, udnytte den øgede søgning til at prøve at udvikle et system af kollektiv trafik, som både var virkelig velfungerende og virkelig billigt. Men i stedet hæver man altså nu taksterne på DSB med i gennemsnit 18 pct., og det kommer oven i, at man tidligere har hævet taksterne med 6 pct. i 1979 og med 15 pct. i 1980, så man kunne sige, at de i forvejen har fået rigeligt.

Både ministeren for offentlige arbejder og socialdemokratiets ordfører, hr. Normann Andersen, argumenterede med, at man blev nødt til at hæve taksterne nu, for hvis ikke man gjorde det, ville forskellen mellem udgifterne og de indtægter, der kommer fra passagererne, blive for stor. Ministeren talte om forvriddning i den forbindelse, og socialdemokratiets ordfører argumenterede på samme måde.

Jeg mener, det er utrolig kortsynet og virkelig udtryk for en manglende forståelse af den kollektive trafiks betydning, når man argumenterer ud fra disse driftsøkonomiske hensyn. Hvad gør det, at der bliver nogle skatteydertilskud til den kollektive trafik? Der er i masser af år brugt milliarder af skatteydermidler på motorveje. Hvad ville det gøre, om man nu i en årrække brugte en milliard eller to milliarder kroner, som man ikke fik ind ved at blive ved med at hæve taksterne på DSBs passagerbefordring? Hvilke ulykker ville der ske derved? Der bruges i massevis af milliarder af staten til alle mulige tåbelige formål. Her var for en gangs skyld et virkelig fornuftigt formål ud fra alle de grunde, jeg har angivet. Dem er socialdemokratiet vel i princippet enig i, men når det

kommer til stykket, er man altså af nogle snævre driftsøkonomiske hensyn rede til at sige, at underskuddet ikke må blive for stort, det kan ikke nytte noget. Kan vi få en begrundelse? Hvad er det, der er så ulykkeligt ved, at dette underskud skulle vokse, at der altså skal betales nogle skattepenge til dette ud fra alle synspunkter overordentlig fornuftige formål?

Jeg synes, det er en fantastisk kortsigtet politik, man står for, og jeg synes, det er tankevækkende, at både regeringen og regeringspartiet gør det, og det gælder også et parti som de radikale – det var jo heller ikke ligefrem noget flammende forsvar, hr. Bilgrav-Nielsen leverede her fra talerstolen. Det, han fik sagt, var, at det var af hensyn til dem, der bor uden for det kollektive trafiknet, at man nu måtte gå ind for at pålægge øgede takster til dem, der kører med den kollektive trafik. Jeg tør nok sige, at det er at vende nogle begrundelser på hovedet.

De radikale er altså meget optaget af de folk ...

Fjerde næstformand (Arentoft):

Må jeg bede om lidt mere ro i salen!

Steen Folke (VS):

... som ikke bruger den kollektive trafik, alle dem, der er henvist til at bruge privatbiler – hvor er det dog synd for dem! Af hensyn til dem kan man altså ikke være med til at gennemføre en fornuftig takstpolitik. Jeg synes simpelt hen, det er noget hykleri. De radikale ved udmærket, at det er de dårligt stillede i samfundet, som er henvist til den kollektive trafik, og der er ingen grund til at tage hensyn til privatbilisterne, når det drejer sig om takstpolitikken inden for den kollektive trafik.

Et af de værste problemer ved udviklingen, sådan som den har været i de seneste år med den kollektive trafik, er, at jo større succes den kollektive trafik har haft, jo mere problematisk er det blevet for en række af de selskaber, der driver den; de har ikke haft råd til at have denne succes. Det er jo mildt talt en bagvendt logik, men når staten ikke er rede til at træde til og skyde de nødvendige midler til, er der en række amtskommunale, og hvad det nu er, trafikelskaber, som faktisk kommer i klemme inden for den