

[Arentoft]

lingerne den 20. maj 1981, får vi ikke rigtig nogen klar stillingtagen fra de radikale. Det får vi måske i dag, forhåbentlig ikke med et dundrende måske, men med et dundrende ja til dette forslag.

Alle ordførerne er jo nok gået tilbage til forhandlingerne den 20. maj 1981, og den daværende minister for offentlige arbejders ord blev næsten ord til andet gentaget i dag, dog med et par enkelte fornyelser. Den nuværende minister kunne dog sætte dato på for, hvornår de nye lyntog bliver sat ind, nemlig den 23. maj, og så, hvad der var nok så væsentligt, tilføjede ministeren, at der ingen økonomiske konsekvenser er. Det er nemlig sagens kerne.

Her er der et privat firma, en privat erhvervsvirksomhed, Abildskov, der vil tage risikoen, og så spænder man ben. Hvorfor – det sagde jeg ifølge folketingets forhandlinger 1980-81, sp. 11649 – ikke lade ham prøve? Han er jo i hård konkurrence med DSB, og derfor kan jeg ikke se andet, end at han selvfølgelig skal have lov til at prøve.

Jeg indrømmer da, at det er et fremskridt, når vi får de nye lyntog, fordi man dér har taget hensyn til de handicappede. Det er nemlig et af de virkelig springende punkter, at der tages hensyn til de handicappede, at de kan få kørestolene op med lift osv. Den forbedring sker med de nye lyntog, og det kan selvfølgelig betyde, at Abildskov måske overvejer, om han overhovedet vil oprette ruten. Men det må være op til ham, om han, når han har tilladelsen, vil gøre det eller ej.

Når vi nu taler om de handicappede, vil jeg minde om, at jeg stillede den daværende minister et spørgsmål om elevator på Århus hovedbanegård, og ministeren lovede at undersøge sagen. Jeg ved ikke, om det er gået videre til den nye trafikminister. Der er en elevator til gods, men ikke til personer. Jeg vil da godt høre, om ministeren har noget nyt om det.

Når vi så til sidst taler om, hvorvidt der er behov – det nævnte ministeren også – for en sådan rute, er det jo sådan, at man i mange tilfælde er nødt til at gå den vej at lave nogle prognoser, fremskrivninger osv., men der er altså også noget, der hedder at gå den empiriske vej, dvs. gøre forsøget og se, hvordan det går i praksis. Ministeren må da indrømme, at hvor prognoserne i første omgang sagde, at der intet trafikunderlag var for sove-

vogne, har det nu vist sig, at de kører med en belægningsprocent på mellem 90 og 95. Viser det ikke, at det er bedre at gøre forsøgene i praksis end blot at støtte sig på prognoser?

Hahn (CD):

Efter at DFDS nedlagde rutefarten Århus-København, har der været et stadig stigende behov for en anden rutefart. Statsbanerne har ikke hidtil været i stand til at afhjælpe dette behov, derfor kan mit parti give forslaget om en busrute som den foreslåede sin fulde tilslutning. Her er det os, der skal opfordre socialdemokratiet og regeringen til at ændre signaler: lad dog ansøgeren få sin tilladelse!

Bilgrav-Nielsen (RV):

Vi vil ikke ved at give tilslutning til dette forslag opfordre regeringen til at bryde gældende lov. Vedtog man dette forslag, ville man gribe ind i en kompetence, som vi ved lov har lagt i persontrafikrådet.

Når det er sagt, vil jeg gerne tilføje, at jeg ikke forstår persontrafikrådets afgørelse, men det kan jo ligge inde med oplysninger, som vi andre til dato ikke kender.

Forslagsstillerne har imidlertid ikke hjulpet os med kontante oplysninger om behov eller ikke behov for den pågældende rute; der er ingen antydning af, at der er et behov. Men jeg vil gerne gentage – og det kan jeg jo gøre så meget mere, som vi nu ved, at vi har en repræsentant her for persontrafikrådet – at jeg ikke forstår afgørelsen, og slet ikke det argument, at man skulle tage et grundlag væk fra DSB, der jo er i en glimrende og fornuftig vækst. Det er promillepassagertal, der bliver tale om, ifald denne rute får succes.

Endelig kunne man jo forestille sig, at det ikke er en bestående konstateret masse af trafikanter, man tager sin del af, men at det er nye folk, man får med på den kollektive trafik.

Vi er også tilhængere af, at den kollektive trafik så vidt muligt bevarer en decentral struktur. Ingen i dette land får fornøjelse af en gennemført centralisering af den kollektive trafik. Det vil være fornuftigt med flere kanaler, så jeg forstår ikke persontrafikrådets afgørelse, men den kan vi ikke blande os i.