

[J. K. Hansen]

de, at en række ting skal udskydes. Det må formentlig betyde, at elektrificeringen og investeringerne i faste anlæg og rullende materiel også bliver udskudt. Må vi få et konkret og klart svar på, hvad regeringen egentlig vil på dette område?

Det tredje, jeg gerne vil have lidt at vide om, er takstsamarbejdet. Vi ved godt, at der ligger et aktstykke, men jeg ved ikke engang, om det er trukket tilbage, for det kan vi dårlig finde ud af. Det ved man formentlig i finansudvalget, men vi andre, der sidder uden for finansudvalget, kan dårlig finde ud af, hvornår ministeren har et aktstykke liggende i udvalget, og hvornår ministeren har trukket det tilbage. Men hvis det er rigtigt, det, jeg har fået at vide, skulle der altså ligge et aktstykke om takstsamarbejdet i finansudvalget. Når nu finansudvalgets formand f.eks. siger til Politiken den 15. februar, at der er flertal for at hæve børnealdersgrænsen fra de nuværende 12 år til 16 år, kan vi så ikke få at vide, om regeringen agter at gøre disse ting færdige, eller om de bare fortsat skal ligge og flyde.

Endelig fik vi ikke et klart svar på, hvad regeringen egentlig vil gøre med hensyn til hovedstadsregionens trafikforhold. Vil regeringen ikke give mig ret i, at det er et så stort investeringsproblem, at vi ikke kan forlange, at hovedstadsregionen skal klare det alene? Kan vi ikke få et svar på, hvilke tanker regeringen har med hensyn til hovedstadsregionens trafik? Ønsker man at være med i en investeringsplan, der løser de svære problemer i forbindelse med hovedstadens trafik, således at vi får gjort vores hovedstad til en rar by at være i, får bilerne væk fra bykeren, får fremmet den kollektive trafik og får gjort noget ved trafikforholdene på Amager?

Ole Henriksen (SF):

Tidnøden rammer jo os alle i sådan en stor tørv, som hele denne problemstilling er. Jeg nåede ikke i første omgang at sige noget om luftfarten. Men jeg kan da oplyse, at SF går ind for, at koncessionen for SAS forlænges frem til år 2005. Det gør vi for at bevare det skandinaviske samarbejde på dette område, men vi ønsker også at ruste SAS sådan, at de kan klare den kommende konkurrence over for både de europæiske statejede selskaber – og nu taler jeg om den liberalistiske

konkurrence, hr. minister – noget, som SAS jo også skal ud i, og også over for amerikanske selskaber. Der gælder det selvfølgelig om at være rustet, og det mener vi at koncessionen kan styrke. Hvis vi overhovedet skal diskutere meningen med at have noget, der hedder SAS herhjemme, må vi betræde den vej, at vi ruster dette luftfartsselskab. Det er jo ikke noget stort luftfartsselskab i international målestok, og derfor er det klart, at vi igennem en forlængelse af koncessionsordningen skal sikre, at det kan bevares.

Vi mener også, at konkurrencen med de andre lufthavne på et tidspunkt vil blive af en størrelsesorden – det gælder først og fremmest Schiphol nede ved Amsterdam, men også Frankfurt lufthavn – der gør det nødvendigt, at også Kastrup lufthavn har et serviceniveau, som sætter den i stand til at konkurrere med disse lufthavne, for ellers bliver vi til sidst en europæisk provinslufthavn. Det betyder, at SAS må finde helt andre områder at operere fra end lige netop Københavns Lufthavn, men af hensyn til tusindvis af arbejdspladser må vi bevare denne lufthavn som en indfaldsport til Skandinavien. Det siger vi ikke, fordi vi er modstandere af eller vil genere chartertrafikken, men chartertrafikens egentlige opgave og det, den er blomstret op på, er at bringe almindelige borgere billigt frem til feriesteder rundt omkring, og det må være chartertrafikens væsentligste opgave at koncentrere sig om det og ikke begynde at drive rutetrafik på forskellige områder – noget, der på et givet tidspunkt kan ødelægge mulighederne for SAS.

Ministeren sagde på et tidspunkt, at man, når man giver en krone ud, også må kræve, at vi på det offentlige område skal have en krone ind, og så tænkte jeg: jamen det er nok den nettostyring, han nu vil til at holde et foredrag om, og det bliver da interessant. Men til allersidst sagde ministeren, at man skal huske på, det koster penge at holde et højt serviceniveau. Så sagde jeg til mig selv: jamen kan det være rigtigt? Skal vi anlægge den betragtning, når vi f.eks. gør resultatet op for P&T, at grunden til, at P&T giver et overskud, er, at det har et højt serviceniveau? Er det også det, man tilstræber med nettostyring over for DSB? Altså at det skal give et overskud, og at det dermed er lig med et højt serviceniveau? Jeg tror, den danske befolk-