

[Ole Henriksen]

en del pæne ord indimellem, men systematisk set piller man hele Plan 2000 fra hinanden.

Det er SF's opfattelse, at den kollektive trafik er et fællesanliggende, der til stadighed skal udbygges. Alle har vi en interesse i, at det fungerer som et serviceorgan for borgerne, både fordi det er billigt og miljøvenligt, og fordi det er mere sikker trafik. F.eks. er der kun slået 40 mennesker ihjel siden 2. verdenskrig ved jernbaneulykkerne, mens vi til stadighed må konstatere, at der i gennemsnit på vejtrafikken bliver slået 2 mennesker ihjel om dagen. Alene det tilsiger, at man kommer i gang med at udbygge den kollektive trafik.

Udgangspunktet for denne forespørgsel er, hvad regeringen vil gøre for at opfylde den plan, som er fremlagt af DSB frem til år 2000, men den handler også, eller burde gøre det, om de besparelsesforslag, som regeringen har luftet om, at der i de kommende år skal ske så store besparelser på bevillingerne til DSB, at det med rette kan kaldes mordet på jernbanerne. I alt har man regnet med, at der i perioden 1990-93 skal skæres med 8 mia. kr. til drift og investering til DSB, hvorefter det forudsættes, at ethvert samfundstilskud skal bortfalde.

En sådan udvikling vil SF selvfølgelig vende sig imod. I forvejen er Danmark et af de lande i Europa, i hvert fald de lande, vi kan sammenligne os med, der investerer mindst i jernbanetrafikken. I andre lande har man for længst indset, at såfremt der skal udvikles et godt, billigt og miljøvenligt alternativ til privatbilismen og til godstransport på vejene, går det gennem en nationalfinansieret investering og ikke, som ministeren flere gange har nævnt det, ved i løbet af ganske få år at skulle hvile på et forretningsmæssigt grundlag.

Jeg kan godt se, at ministeren i Børsen har prøvet at komme med nogle af de vurderinger, men jeg synes, at ministeren skulle gøre sig den ulejlighed at udregne, hvad det er for et forretningsmæssigt grundlag, som ligger for hele person- og godstransporten på vejene, altså finde ud af, hvad det koster at transportere en person i privatbil, og hvad det koster at transportere et ton gods, og selvfølgelig indregne både driftsudgifterne, indkøb af bilerne og vejudgifterne osv.

Så kan vi få en diskussion om det forretningsmæssige og om, hvilken transportform der er den billigste. Vi tror på, at det er jernba-

nen. Vi mener også, at fremtiden ligger i jernbanedriften. Dermed er ikke sagt, at der ikke længere vil være behov for såvel privatbilisme som godstransport med lastbiler. Det vil der selvfølgelig, men alene den stigende transportforurening og det stigende energiforbrug tilsiger, at vi skal satse på den kollektive trafik, det vil sige anskue vores fremtidige trafikinvesteringer som en god forretningsmæssig investering for samfundet som helhed og ikke, som ministeren vil det, en god forretningsmæssig privatisering.

Får regeringen held til at gennemføre sine nedskæringsplaner over for DSB, tvinger man DSB til i løbet af få år at nedlægge en række såkaldte underskudsgivende strækninger. Til sidst kan vi lande i den situation, at vi kun har en nord-syd-bane i Jylland og en tværgående bane fra København og måske helt over til Esbjerg, hvis der er luksus på. Resten skal åbenbart betjene sig af dræsiner på sidestrækninger, og hvad der ellers kan stilles til rådighed, for at man kan benytte de skinner, der allerede ligger der.

Det er i hvert fald udsigterne, når man snakker om det forretningsmæssige aspekt, som regeringens plan går ud på.

Her kan det være på sin plads at spørge, om det er en enig regering, der står bag nedskæringsforslagene over for DSB. Den 2. april 1987 havde vi en trafikpolitisk redegørelse her i Folketinget, og jeg vil gerne her citere et enkelt afsnit fra det i øvrigt udmærkede indlæg, som den daværende radikale trafikpolitiske ordfører holdt. Det står at læse i Folketingets forhandlinger 1986-87, 1. samling, sp. 10042:

»Vi mener, det er nødvendigt, at den kollektive trafik får tilført stigende ressourcer år for år, således at serviceniveauet kan forøges, og således at den kollektive trafik gradvis overtager en stadig større del af såvel person- som godstransporten.«

Nu sker det jo ofte på ganske kort tid, at der kommer store ulykker, og også i politik kommer der mange ulykker. Jeg vil betragte det som en ulykke, hvis man gennemfører det, som regeringen har lagt op til, og jeg vil godt spørge den radikale ordfører her til sidst, om han kan bekræfte denne udtalelse, som vi fik for mindre end to år siden fra den radikale trafikpolitiske ordfører.

Hvis det er tilfældet, kan jeg altså ikke forstå, at man samtidig kan støtte regeringens politik,