

[Arne Melchior]

det længst er tilfældet, er sætningen – jeg kan ikke lide det ord fra Folketingets talerstol, men alligevel – altså vrøvl. Den er ikke til at få hoved eller hale på.

Så går vi bare et par sætninger frem i talen, og dér står – og det er et meget smukt formål – at man gerne for DSB's vedkommende vil »opnå økonomisk balance på et forretningsmæssigt grundlag.« Det lyder godt.

Nu har hr. Larsen-Ledet jo punkteret denne målsætning og sagt, at det ikke kan lade sig gøre, og at det er der ingen endnu der har kunnet. Jeg vil gerne fra CD's side bekræfte, at det tror vi heller ikke på kan lade sig gøre. Det er et smukt formål, et smukt billede, men det forholder sig med det, som med Kristeligt Folkepartis syn på prostitution og spillekasinoer: Det lyder kønt, men det kan bare ikke rigtig lade sig gøre.

Men så står der med hensyn til, hvordan man vil opnå disse smukke mål, at der »kan blive tale om indskrænkninger af trafikomfanget«, og »der vil givetvis blive tale om salg af aktiviteter og fast ejendom.«

Nu må jeg spørge ministeren og håber på et svar: Kan man ved salg af aktiviteter og fast ejendom opnå økonomisk balance på et forretningsmæssigt grundlag? Hvad er det for aktiviteter, man har? Der kan være nogle, der er overskudsgivende. Hvis man sælger dem, kan det vel ikke forbedre resultatet; så skal det være nogle tåber, der køber dem til en urealistisk pris. Eller også giver de balance, og så sker der ikke nogen ændring. Eller også giver de underskud, og så er der nok ikke nogen, der vil købe dem. Men man kan selvfølgelig lukke nogle. Men så bliver det jo netop på bekostning af trafikomfanget.

Jamen salg af fast ejendom? Ja, det er jo en engangsforøjelse. Jeg ved godt nogenlunde i hovedet, hvad DSB har af fast ejendom. Det er ikke for milliardbeløb, der kan være til salg. Men der er en hel række parcelhuse, som man godt kunne undvære, og som man kunne sælge til de mennesker, der bor i dem. Men det løser jo ikke problemet og bringer os ikke frem til det mål, som er opstillet her. Derfor må jeg anse også disse sætninger i besvarelsen af forespørgslen som mildest talt tågede.

Hvad angår Storebæltsforbindelsen, siger ministeren derimod dejlig klart, at regeringen vedstår den politiske aftale om Storebæltsforbindelsen, og denne sætning går jo også i grun-

dig form igen i det dagsordensforslag, der er fremsat. Det er jeg glad for og tilfreds med.

Jeg skal herom gerne udtale, at selv om det ikke står i en af paragrafferne af denne aftale, var det en klar forudsætning ved indgåelsen af denne aftale, at den kollektive trafik ikke måtte svækkes. Det kompromis, som jeg bl.a. på den daværende regerings og en række af partiernes vegne her gik ind på sammen med Socialdemokratiet, var jo netop totrinsløsningen, som – det var klart udtalt fra socialdemokratisk side – skulle give den kollektive trafik et fortrin. Det må være klart undergravende for denne forudsætning for aftalen, hvis man nu siger, at man vil holde den del af investeringerne, der hører til broen, til den faste forbindelse, men på en række andre punkter vil beskære den kollektive trafik sådan, at den slet ikke får et forspring, men faktisk får en hindring for at nå sine mål. Derfor må jeg ganske åbent og utvetydigt sige, at en sådan mulighed for besparelse ville være en undergravning af de forudsætninger, der forelå for denne aftale.

Jeg skal dernæst erindre trafikministeren om, at jernbanespørgsmål jo også har en europæisk dimension. Jeg var meget glad for, at hr. Larsen-Ledet tog dette frem. Og jeg skal bede ministeren og hans medarbejdere ved lejlighed – jeg har ikke tid til at citere det hele nu – genlæse den daværende trafikminister H. P. Clausens svar til min partifælle hr. Duetoft på spørgsmål S 314 af 24. august 1988, hvor netop sammenhængen mellem det danske jernbanelnet og den hurtigtkørende betjening af alle hovedknudepunkter og endestationer er omtalt. Dette svar indeholder en hel del, som også vil vise trafikministeren, at de bombastiske nedskæringer – for der er ikke tale om besparelser, der er tale om nedskæringsforslag, som man i dag arbejder med og har sat andre til at arbejde med – er urealistiske.

CD er jo ofte blevet betegnet som et bilistparti, og det har vi sandelig ikke noget imod. Tværtimod kunne vi tænke os, at nogle flere bilister opdagede, at det faktisk er sådan. Vi mener, at bilismen er kommet for at blive og ikke skal hindres. Dør-til-dør-transporten har så indlysende fordele, at der ikke skal være tale om et enten-eller, men om et både-og. Men og'et skal altså også huskes. Og CD har aldrig søgt at tale bilisternes, bilismens, biltrafikens sag på bekostning af en kollektiv trafik, der har