

[Tommy Dinesen]

For over 3 måneder siden gav SF regeringen håndslag på, at vi godt ville være med i den nye 3-års-plan, fordi der ligger nogle gode ting i den; bl.a. skal taksterne fastfrysede de næste 3 år. Der kommer også 500 i arbejde – det er en ting ved siden af – busdivisionen bliver et statsaktieselskab, rederiafdelingen bliver et statsaktieselskab, og det gør rejsebureauet også. Derfor er det fantastisk, at man kun taler om veje her, og 3 måneder efter, at man skulle have givet en melding til regeringen, om man ville være med eller ej i en aftale, har man ikke gjort det. Det har man altså ikke tid til, der er andre ting, der skal laves.

Det er endda sådan, at DSB's rederiafdeling, som er verdens største færge-selskab, i dag står og ikke ved, hvad de skal gøre, fordi de ikke får at vide, om de er et statsaktieselskab. Er de købt eller solgt, skal de ud og konkurrere, eller skal det hele nedlægges? Om 2 år står man i den situation, at dele af Storebæltsbroen er færdig, og hvad så? Det var dog lidt trafikalt visionært, hvis man ville komme med den melding.

Jeg føler i hvert fald, at DSB har nogle problemer, og det er ikke DSB, der har skabt problemerne; det er Folketinget. Det viser sig på flere måder, også på grund af det, man har vedtaget her i Folketinget med hensyn til »Ask« og »Urd«, for nu at tage den sag op igen – det plejer at være hr. Ole Donner, der rejser den hver onsdag, men nu skal jeg tage den op igen i dag – der er sket det, at de ansatte i DSB ikke har det særlig godt, fordi de gang på gang hører, hvad der sker med »Ask« og »Urd«. Det går ud over hele systemet, og det går ud over de ansatte. Derfor skulle man gerne videre, og derfor har man nu fået en ny administrerende direktør, som jeg godt vil ønske lykke til med jobbet. Jeg håber, at der vil komme gang i tingene, for her var der da noget at gå i gang med i stedet for de evindelige debatter om vejene.

Havnene og søtransporten bliver heller aldrig nævnt, men hr. Svend Heiselberg var dog lidt inde på det ved at sige: Vi går ind for coastere. Ja, det er jo meget pænt. Der kom en coasterrapport for nogle år siden, og den har ligget og samlet støv. Der sker ikke noget, og der er snart ikke flere danske coastere tilbage, hvis der ikke sker noget. Netop søtransporten er en af de transportformer, som vi ved vil væ-

re miljørigtig i fremtiden. Hvis man skal give et eksempel på det, kan man sige, at skal der transporteres 70.000 t korn, skal der 3.500 lastbiler ud på vejene, og det viser helt klart, at det er bedre at sende dem med et skib. Når det drejer sig om sådanne store laster, så send dem dog ad søvejen. Men der sker ikke noget på området.

Der er lidt om en havnelov, som er blevet lavet om, så der kan blive bedre konkurrence havnene imellem. Det er udmærket, og fra SF's side mener vi også, at det skal være sådan, at de forskellige havne kan gå ind i selskabsliggende konstruktioner, som vi f.eks. har set på Grenaa-Hundested-ruten, hvor havnene og et rederi går sammen og prøver at oprette et selskab. Det synes vi er nogle gode ting, og det kan man godt gøre andre steder.

Vejene skal jeg ikke komme ind på nu – det kommer nok senere på dagen – og banerne har jeg allerede været inde på.

Angående flytrafikken står vi i den situation, at flytrafikken er blevet liberaliseret i det indre marked. Det vil sige, at der bliver konkurrence, og vi har også set, at SAS har forsøgt at indgå nogle aftaler med andre flyselskaber. Det er ikke gået særlig godt, og jeg må nok sige, at i dag synes jeg, det er udmærket, at det er gået, som det er, fordi jeg tror, at SAS godt kan klare sig på længere sigt. De kan lave nogle samarbejdsaftaler med andre flyselskaber, men direkte fusion mener vi ikke der er behov for.

Vi er ikke imod faste forbindelser på alle områder, så netop her mener vi, at det havde været godt med faste forbindelser – vel at mærke togforbindelser – over Øresund og Storebælt. Netop med hensyn til Kastrup Lufthavn ville det betyde meget, hvis man alene havde fået en jernbanedel, for det antal på 13 millioner passagerer, der i dag bruger SAS, ville i hvert fald få voksevækst, hvis det var sådan, at der var kommet en boret tog-tunnel. Der kunne også godt have været en forbindelse, som var beregnet for biler; det kunne vi altid have snakket om, men det er måske for sent nu. Men hvis Kastrup Lufthavn skal bevares som trafikknudepunkt for luftfarten, er det i hvert fald vigtigt, at der bliver lavet noget her, og at vi hjælper Kastrup Lufthavn på en eller anden måde.

HT-området har været omtalt, men det har mest drejet sig om busser osv. Jeg synes, at den