

[Kampmann.]

stændigheder bliver indskrænket eller svækket.

Men det er også således, at der er områder, som ikke ligger i direkte tilknytning til jernbanerne eller til hovedbusruterne, og dér er vi glade for, at den kommende buslovgivning vil indeholde ordninger, således at man udvider taxakørselsbegrebet, og således at man udvider buskørselsbegrebet, så at busserne og taxaerne kan dække flere formål på én gang. Jeg tænker på, at de ikke skal være forpligtet til alene at drive skolekørsel, alene kørsel til sociale formål, til lægeformål, dække almindelige rejsebehov osv., men at man skal kunne kombinere disse med et telefonsystem, således som vi kender det i en lang række andre lande. Det er efter min mening fremragende velegnet for danske forhold. Det er meget vigtigt, at de tyndt befolkede områder får en bedre betjening med kollektiv trafik, og at de får en større andel af midlerne til den kollektive trafik, end det hidtil har været tilfældet.

Når det drejer sig om den anden mulighed for at bedre den kollektive persontrafik, er det tilstrækkeligt at henvise til Plan 90 fra DSB, hvor man meget præcist anfører, hvorledes man kan få en hyppigere betjening og en mere komfortabel betjening. Socialdemokratiet kan, ligesom ministeren gør det, praktisk taget hundrede procent gå ind for forslagene i Plan 90, og vi vil da også i udvalget om offentlige arbejder underkaste Plan 90 en nærmere drøftelse i forbindelse med en diskussion i DSBs lokaler.

Når det drejer sig om samordningen, ligger der visse principper gemt i hovedstadsområdets trafikordning, som kan overføres på andre områder i landet. Vi får jo et egentligt fusioneringsselskab til april 1976, og det hilser vi med glæde.

Jeg bør på socialdemokratiets vegne præcisere, under hvilke forudsætninger denne samordning skal finde sted.

Vi mener, at DSB skal virke som en entreprenør i forhold til Hovedstadsområdets Trafikselskab. Det vil altså sige, at Hovedstadsområdets Trafikselskab lejer den ydelse, de ønsker at give kollektivt, hos DSB. Det betyder altså, at DSB forestår materiellet, forestår personalet, forestår nyanlæggene, og derefter er det i og for sig hovedstaden, der bestemmer, hvor hyppig, hvor

komfortabel, hvor billig eller hvor dyr den kollektive betjening skal være, og betaler herfor. Det er vores hovedprincip, og det er det, der efter socialdemokratiets opfattelse skal indgå i den fusioneringsplan, som folketinget i form af lovforslag kommer til at tage stilling til.

Vi mener og lægger megen vægt på, at disse hovedprincipper gennemføres i andre områder, der kan lignedes med hovedstadsområdet. Vi har glædet os over, at der er lignende planer i Århusområdet, og vi håber meget stærkt, og virkelig stærkt, at man snart får etableret et trafikskelskab i Århus amt, at det samme sker i Fynsområdet, at det samme sker i Ålborgområdet, at det samme sker i andre områder, hvor der er en rimelig befolkningsmæssig baggrund. Men for at fastholde synspunktet fra før: vi vil ikke være med til en skævtrækning af landet i trafikmæssig henseende. Der skal være en virkelig lighed i trafikmidlernes fordeling over landsdelene.

Når det drejer sig om godset, er der måske mere grund til at stille spørgsmålet om, hvorvidt der for godset gælder den samme målsætning for DSB som for persontrafikken. Der er jo ingen tvivl om, og det går jeg også ud fra er alment accepteret her i folketinget, at for persontrafikken gælder almene samfundsmæssige målsætninger. DSB skal ikke i henseende til persontrafik give overskud, den skal være underordnet samfundsmæssige kalkuler og samfundsmæssig målsætning.

Jeg vil godt sætte et spørgsmålstegn ved, om man for al stykgodset kan sige præcis det samme. Der er for mig ingen tvivl om, at når det drejer sig om tunge laster over længere afstande, så har DSB og bør DSB have et fortrin. Men vi må jo også erkende, at det jo ikke drejer sig — måske nok i vægt, men ikke i værdi — om den store del af godsmængden, og vi kommer jo ikke væk fra, at vognmændene har et meget stort marked og, næsten uanset hvilken prispolitik, der vil blive ført, vil have et meget stort marked. I realiteten bør man opfordre til et stærkere samarbejde mellem vognmændene og DSB om de dele af markedet, som kan lappe over imellem vognmændene og DSB. I det samarbejde skal naturligvis indgå, at der skal samarbejdes og konkurreres i venlig betydning på lige vilkår, lige finansielle