

[Ministeren for offentlige arbejder.]

personale. Merudgiften er på finansloven opført med 905.000 kr., og det ligger både udgiftsmæssigt og personalemæssigt inden for de fastlagte budgetrammer.

Der blev også spurgt om afgifter på hyrevognstrafikken, og selv om det ikke er mit bord, kan jeg sige, at jeg er enig i, at hyrevognene kan komme i betragtning ved løsningen af kollektive trafikopgaver. Dette forhold indgår også i det arbejde, der er i gang med en ændring af hyrevognslovgivningen. Afgifterne for hyrevognsvognmændene hører til et andet sted, men jeg er villig til at tage afgiftsspørgsmålet op med min kollega skatte- og afgiftsministeren, når vi i øvrigt skal tale om problemerne.

Endelig var der spørgsmålet om forholdene i Grønland og på Færøerne. Det var min hensigt med redegørelsen at få en stillingtagen til de centrale danske trafikproblemer. Det betyder ikke, at jeg ikke er opmærksom på de andre forhold, og jeg skal gerne komme tilbage til det ved en anden lejlighed, men jeg mente ikke, det var relevant også at tage det område ind i denne redegørelsesdebat.

Op så endelig spørgsmålet om EF-penge til flyvepladser i Grønland. Derom kan jeg sige, at efter det, vi har fået oplyst, er det ikke aktualiseret endnu. Man har et særligt udvalg vedrørende flyvepladser for fastvingede fly, og dér har man i forbindelse med oprettelsen af en ny flyveplads ved Godthåb foreløbig diskuteret det spørgsmål, om der var penge at hente inden for EF, men længere er man ikke kommet med det.

Så skal jeg vende mig til hr. Glensgård, som tilbød mig en stilling i DSB, og det var da en tiltalende tanke efter det, jeg kender til DSB, det må jeg indrømme. Jeg ved ikke, hvordan generaldirektøren ville stille sig i en sådan situation, men jeg er desværre i den situation, at jeg ikke tror, jeg kunne anbefale generaldirektøren at antage hr. Glensgård til DSB med den indstilling, som hr. Glensgård har over for DSB.

Hr. Glensgård mente jo, at det var den skinbarlige socialistiske politik, der blev lagt frem her, f. eks. i forbindelse med HT. Jeg har nu aldrig betragtet hverken hr. Lowzow, hr. Bilgrav-Nielsen eller hr. Holmberg som skinbarlige socialister. De har også været med til i deres partier at vedtage HT-

ordningen, og det synes jeg man skal understrege, når man kører frem med dette vældige skyts, så snart man begynder at tale om at lede trafikken i en bedre retning, og det vil sige kollektiv retning. Hvad menes der så med det? Jo, det er naturligvis det bedst mulige trafiktilbud til de færrest mulige penge. Men der er jo én ting, man skal tage med ind i det billede, og det er, at hvis man skal have en service, der går over hele landet, så kan man sagtens sige, at trafikmidlerne skal være dér, hvor det er rentabelt, det skal opretholdes det hele. Men det kan man ikke, for der er noget om, at hvis man skal opretholde en række af de ting, f. eks. trafikken på vestbanen i Jylland og andre steder, hvor man har et svagt passagertal, og hvor det er en udpræget service for befolkningen, så er det nødvendigt ikke alene at se på det indtægtsgivende og sige, at det skal forrente sig, for så ville det være et virkelig skævt land, så ville der virkelig være områder, der ville blive dårligt betjent i forhold til andre. Det er en statsforpligtelse at skabe en sådan helhedsløsning. Den skal vi naturligvis gøre på den bedst mulige måde.

Hr. Glensgård nævner de 4-5 mennesker, der i én bil kører til en arbejdsplads. Det er da klart, at det er en slags kollektiv trafik, men det er da ikke sikkert, at man ikke kunne tilbyde en bedre. Vi skal ikke afskaffe den form for trafik, jeg kender mange, der bruger den, men det har været i områder, hvor der ikke var anden trafik og ikke bedre muligheder, det kender jeg i hvert fald adskillige eksempler på. Der kunne skabes bedre muligheder. Man kunne tage f. eks. hele Køgebugtområdet. Inden man begyndte at få S-bane den vej, havde man ikke andre udveje end bustrafikken, og da kunne det betale sig for dem. Men hvis man kunne have en trafik med afgang og ankomst inden for bestemte tidsrum, så kunne det nok være, at det blev mere tiltrækkende, og at der var mange, der ville tage imod det tilbud, sådan som vi har set det f. eks. med HT-ordningen, efter at den er blevet oprettet. Det har vist sig, at den er blevet en succes, og vi håber oven i købet på, at det bliver en økonomisk succes.

Dernæst er der en række andre ting, som jeg synes hr. Glensgård overså i forhold til de ting, man diskuterede, og det var spørgsmålet om økonomien, det var de ressourcer,