

53. møde

Tirsdag den 3. februar 1981 kl. 13.00

Dagsorden:**1) Anden behandling af:**

Forslag til lov om ændring af lov om tilskud til strukturforanstaltninger inden for konsumfiskeindustrien.

(Lovforslag nr. L 68).

2) Forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder:

Forespørgsel [om den kollektive trafik] af Margrete Auken (SF) og Kurt Hansen (VS).

(Forespørgsel nr. 21).

3) Første behandling af:

Forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1980.

(Lovforslag nr. L 125).

4) Første behandling af:

Forslag til lov om indfødsrets meddelelse.

(Lovforslag nr. L 126).

Meddelelser fra formanden:**Fjerde næstformand (Ebba Strange):**

Udvalget for forretningsordenen har afgivet:

Betænkning og indstilling om ændring af forretningsorden for folketinget.

(Beslutningsforslag nr. B 59).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Anden behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om tilskud til strukturforanstaltninger inden for konsumfiskeindustrien.

(Lovforslag nr. L 68. Fremsat 11/11 80. Første behandling 25/11 80. Betænkning 14/1 81).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ebba Strange):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder:

Forespørgsel af Margrete Auken (SF) og Kurt Hansen (VS):

»Hvad vil ministeren gøre for at fastholde stigningen i brugen af den kollektive trafik og altså undgå, at DSB og de offentlige trafikskaber tvinges til at begrænse passager-tallet gennem voldsomme takstforhøjelser eller stadig forringet serviceniveau?«

(Forespørgsel nr. 21. Anmeldt 21/1 81. Fremme af forespørgslen vedtaget 28/1 81).

Forhandling**Margrete Auken (SF):**

Midt i 1950erne ændredes situationen for mennesker, der ikke havde adgang til privatbil. Den blev ringere. Og sådan fortsatte ud-

[Margrete Auken]

viklingen og har den gjort det indtil dato. Uligheden i befolkningen – hvad dette som hvad så meget andet angår – er taget til.

Midt i 1970'erne skiftede om ikke situationen så dog den officielle holdning til den kollektive trafik. Fra at være noget, der efterhånden havde karakter af fattighjælp, blev det regeringens erklærede politik at satse på både en udbygning og en forbedring af den kollektive trafik.

Det er der blevet sagt mange smukke ord om siden. Det blev fremhævet i statsministrens åbningstale, og at det ikke behøvede at være tomme løfter, vidner ministeren for offentlige arbejders entusiasme om. Da ministeren i august 1980 oversendte den populære udgave af Nordkoltrapporten – resultatet af det store officielle forskningssamarbejde i de nordiske lande – var det med en fremhævelse af denne rapports markante konklusion: den grundlæggende problemstilling er politisk og drejer sig om, hvilken udvikling der er ønskelig; midlerne findes, hvis målet er givet.

At befolkningen for en gangs skyld bakker op om regeringens målsætning, ses klart af de ganske overvældende stigninger i brugen af den kollektive trafik. Selv bilister bruger den – noget, ikke engang Nordkoltrapporten turde tro på. Grunden er naturligvis den indlysende, at benzinen er blevet så dyr, men påfaldende er det alligevel, at folk bliver i den kollektive trafik, og at der kommer flere og flere til. Situationen ligner altså ikke den sædvanlige, som man kender fra cigaretterne, hvor sparsommeligheden, hver gang der har været prisstigninger, er meget midlertidig.

Alt skulle således være i den skønneste orden og udviklingen gå i de rigtige baner. Men hvad har vi? Trusler om voldsomme takstforhøjelser i det meste af det kollektive trafikområde. Så får vi i hvert fald på ny de sociale skævheder og et serviceniveau, der efterhånden minder om det, stormagasinerne tilbyder den første udsalg dag. De af folketingsmedlemmerne, der af og til er i kontakt med fællesklasse på togene, vil vide det. Ja, selv 1. klasse kan de privilegerede ikke have i fred mere.

Den største stabilitet i togdriften er efterhånden den sikkerhed, hvormed forsinkelserne dukker op. Materiellet er nedslidt og overbelastet; menneskene, der betjener det, også. Og rutebilerne, busserne, er i hvert fald ikke bedre. Det kniber mildt sagt med at hol-

de standarden – for slet ikke at tale om at leve op til målsætningen med at forbedre forholdene for den kollektive trafik.

Vi kan ikke være sikre på, at stigningen i passagertallet fortsætter. Det kan endda være tvivlsomt, om det nuværende tal kan fastholdes. Der er grænser for alt, selv danskeres tålmodighed.

Det er på denne baggrund, vi gerne vil høre lidt mere om sammenhængen mellem løfter og handling i regeringens politik.

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Jeg skal med det samme understrege, at jeg har opfattet forespørgslen på den måde, at der alene sigtes til den kollektive persontrafik ad vej og ad jernbane. Forespørgslen giver mig således en velkommen lejlighed til at redegøre for regeringens almindelige syn på udbygning af den kollektive trafik.

Indledningsvis skal jeg erindre om den trafikpolitiske redegørelse, som den daværende socialdemokratiske trafikminister, Niels Matthiasen, afgav her i tinget i 1975. Det anførtes i denne redegørelse som et hovedformål at klarlægge, hvorledes man på et realistisk grundlag kan lede trafikken i en bedre retning, det vil sige i en kollektiv retning. Ud fra bl. a. redegørelsens synspunkter har et stort flertal her i folketinget herefter vedtaget en ny lovgivning på den kollektive trafiks område, ligesom der som bekendt er sket en betydelig omdisponering af den indsats, der sker over de offentlige budgetter, således at en større del af trafiksektorens midler anvendes til kollektive trafikformål på bekostning af foranstaltninger til gavn for den individuelle biltrafik.

I de sidste par år er der sket en drastisk ændring i trafikbilledet. Biltrafikken, der gennem mange år har været stadigt voksende, stagnerede i 1978 og har siden endog udvist et fald. Derimod har både den lette trafik og den kollektive trafik haft væsentlige stigninger. Jeg kan således nævne, at f. eks. den regionale banetraffic på det seneste er steget med 20–30 pct. på årsbasis. Årsagerne til disse markante ændringer i trafikefterspørgslen skal søges i den almindelige indkomstudvikling sammenholdt med prisstigningerne for personbiltrafik og en tilbageholdende takstpolitik samt udbudsforbedringer

[Ministeren for offentlige arbejder]

for den kollektive trafik. Endvidere kan det nok ikke udelukkes, at der måske også er tale om en begyndende holdningsændring i befolkningen.

Med baggrund i på den ene side denne voldsomme og ganske hurtige ændring i trafikmønsteret og på den anden side de generelle krav om tilbageholdenhed med offentlige udgifter finder jeg det ikke overraskende, at der i dag visse steder kan konstateres vanskeligheder med at opretholde et rimeligt serviceniveau for den kollektive trafik.

Disse problemer forekommer imidlertid ikke alene for den del af den kollektive trafik, der er statens direkte ansvarsområde, men også for den del af den kollektive trafik, som henhører under andre offentlige myndigheders kompetenceområde.

Med den seneste lovgivning på området er der skabt en klar opgavefordeling mellem de tre administrative niveauer, således at kompetence og økonomisk ansvar følges ad. Staten har generelt ansvaret for fjerntrafikken samt for banetrafik herudover med undtagelse af de lokale strækninger i hovedstadsområdet. Amtsrådene har ansvaret for den regionale rutebiltrafik samt adgang til at øve indflydelse på banetrafikken mod betaling af de dermed forbundne eventuelle meromkostninger og indtægtstab. Kommunerne har ansvaret for den lokale bustrafik. En undtagelse fra dette mønster dannes af hovedstadsområdet. Det samme gælder privatbanerne. Det er regeringens opfattelse, at den opgavefordeling, der hermed er skabt på den kollektive trafikks område, er velmotiveret, og der er ingen aktuelle planer om at ændre herpå.

DSBs trafikudbud er et væsentligt element i det samlede billede af den kollektive trafik. I de senere år er der sket en række forbedringer i denne statslige del af den kollektive trafikudbud. Der kan nævnes den gradvise udbygning af timedriften, introduktionen af nyt materiel i den jysk-fynske regionaltrafik, etableringen af Århus nærbane samt en række mindre kapacitetsudvidelser med længere og ekstra tog i de mest efterspurte perioder.

Dertil kommer de kapacitetsudvidelser, der er muliggjort gennem de ekstraordinære tildelinger af midler. Ved omdisponeringen af beskæftigelsesplanen fra 1977 fik DSB 36 mill. kr. i 1980. I den vedtagne finanslov er der som et led i »Beskæftigelsesplan 81« tilført DSB 95 mill. kr. i indeværende år og 60

mill. kr. i 1982 samt yderligere 100 mill. kr. i indeværende år efter særlig aftale mellem forligspartierne.

Det materiel, der anskaffes for disse midler, vil først fuldt ud være indsat ved sommerkøreplanen 1982. Der vil således ske forbedringer i intercitytrafikken, hvor de mest benyttede tog vil blive forlænget. I regionaltrafikken over hele landet vil der bl. a. ske en udbygning af tilbuddene i bolig-arbejdssted-trafikken.

Der er imidlertid ikke tvivl om, at der herigennem kun delvis er skabt grundlag for en genopretning af det skæve forhold mellem kapacitet og efterspørgsel, som den eksplosive vækst i passagertallet har afstedkommet. Når indsatsen på trods af de nævnte merbevillinger ikke har kunnet følge med, har det sin baggrund i to forhold. For det første har der været en væsentlig stærkere stigning i efterspørgslen end forventet. For det andet har behovet for ekstra penge til den kollektive trafik vist sig i en periode, hvor alle områder inden for det offentlige har måttet være tilbageholdende med ønsker og på visse områder endog nedsætte serviceniveauet af hensyn til landets økonomiske situation.

Inden for trafikområdet har regeringen bestræbt sig for at friholde den kollektive trafik for besparelser mod til gengæld at foretage en ekstraordinært kraftig opbremsning i den statslige anlægsaktivitet på vejområdet. I 1981 er der således foretaget en beskæring på 275 mill. kr. af det statslige vejbudget, mens beskæftigelsesmidlerne som nævnt er kommet kollektivtrafikken til gode.

Når denne omdisponering nævnes, bør det samtidig understreges, at det er nødvendigt at sikre en rimelig standard på vort vejnet. Langt den største del af trafikken benytter vejene. Det gælder også hovedparten af den kollektive trafik.

DSB har opgjort det samlede behov for materielinvesteringer til 500 mill. kr. i perioden 1982-84 ud over, hvad der kan afholdes inden for de normale anlægsrammer. Denne opgørelse er udarbejdet ud fra et forsigtigt skøn over passagertilvæksten over de kommende 3 år på i alt ca. 15 pct. Beløbet er dog ikke tilstrækkeligt til at genskabe det tidligere serviceniveau for den kollektive trafik, men sigter udelukkende mod opnåelse af et - forholdene taget i betragtning - acceptabelt niveau.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Dertil kommer, at udvidelser af de faste anlæg nu for alvor trænger sig på som en konsekvens af den øgede trafik. Der kan således blive tale om en fremrykning af de planlagte sporudvidelser på strækningen Lejre-Holbæk, og det samme gælder strækningen Høje-Tåstrup-Roskilde. Det vil i forbindelse med de forestående overvejelser om beskæftigelsesplanerne blive afklaret, i hvor stort omfang der er økonomisk mulighed for at tilgodese disse behov.

Nu er det heldigvis ikke ekstraordinære bevillinger, der skal klare alle problemerne. Der vil inden for DSBs samlede anlægsramme løbende være mulighed for kapacitetsforbedringer og moderniseringer. Dette gælder naturligvis først og fremmest elektrificeringen, der vil indebære ganske betydelige fordele i både trafikal og energimæssig henseende. Desværre kan et så stort projekt ikke realiseres på få år, men vi vil da allerede ved åbningen af den første strækning, København-Helsingør, i 1985, hvis det går som planlagt, begynde at kunne se resultater. Jeg kan dertil føje, at en fremrykning af elprojektet også indgår i beskæftigelsesplanovervejelserne.

Også andre nyskabelser inden for DSB vil se dagens lys i de kommende år. Jeg kan her nævne, at de jyske sidebaner, som endnu betjenes af gammelt materiel, samt lyntogene vil få nyt materiel inden for de næste 5 år, ligesom 20 diesellokomotiver af typen ME vil blive leveret inden overgangen til eldrift.

Selv om privatbanerne udfører en mindre del af den samlede banetrafik, udgør de dog i de områder, hvor de findes, et væsentligt element i kollektivtrafikken. For så vidt angår finansieringen af investeringsforanstaltninger på privatbanerne er statens andel i henhold til lovgivningen fastsat til 75 pct. af udgifterne, mens de i den enkelte bane interesserede kommuner udreder de resterende 25 pct. Finanslovbevillingen til dækning af statens andel blev i 1978 stærkt forøget i en erkendelse af de store moderniseringsbehov, der trængte sig på, og er for 1981 på 38 mill. kr. Til trods for denne forhøjelse dækker bevillingen ikke privatbanernes investeringsbehov. Der er hidtil givet størst prioritet til sporfornyelser, der har været nødvendige for blot at holde kørslen i gang.

På beskæftigelsesplanen for indeværende år blev der afsat 60 mill. kr. med et afløb i

1982 på 25 mill. kr. til anskaffelse af rullende materiel til privatbanerne. De midler, der er stillet til rådighed, kan imidlertid ikke opfylde de behov, som blev opgjort af privatbaneudvalget allerede i 1978, idet midlerne kun muliggjorde anskaffelse af 15 togsæt.

Privatbaneudvalget har i januar måned i år ajourført vurderingen af behovet for særlige anskaffelser af rullende materiel til privatbanerne. Denne vurdering viser et umiddelbart behov for 16 togsæt til et beløb af ca. 120 mill. kr. Det vil indgå i regeringens overvejelser om beskæftigelsesplanerne for 1982 og 1983 at afsætte beløb til fremskyndelse af den fornødne materielanskaffelse.

Jeg skal herefter vende mig mod det regionale niveau og her starte med den specielle ordning, der er etableret i hovedstadsområdet. Det er jo ikke nogen ringe del af den samlede kollektive trafik, der udføres her. Loven herom blev vedtaget i 1977 og har som konsekvens, at det fulde politiske og økonomiske ansvar for lokal og regional bustrafik samt for de lokale banestrækninger – det vil sige S-banerne og dieselstrækningerne Ballerup-Frederikssund og Hillerød-Helsingør – påhviler hovedstadsrådet. Hertil kommer, at hovedstadsrådet har adgang til at udøve indflydelse på takst- og billetteringssystem samt driftsomfang på de øvrige banestrækninger i området mod at afholde de hermed forbundne merudgifter og indtægts-tab.

Af hensyn til opretholdelsen af den byrdefordelmæssige neutralitet mellem staten og hovedstadsrådet blev der fastsat en årligt reguleret kompensationsydelse, som skulle modsvare statens nettobesparelse ved opgaveomlægningen. Resultatet i hovedstadsområdet er velkendt, og ingen vil antagelig bestride, at det fælles takstsystem for bane og bus, som loven gav mulighed for, byder på betydelige fordele for brugerne.

Problemerne for HT er sikkert ligeledes velkendte. Hovedstadsrådet kan med det nuværende takstniveau imødesee et voksende underskud i forbindelse med den kollektive trafik. Problemerne i hovedstadsområdet er dog næppe heller uden sammenhæng med det meget lave takstniveau, hovedstadsrådet har lagt sig på fra starten, og vanskelighederne ved løbende at få det reguleret.

De førnævnte økonomiske vanskeligheder prægede hovedstadsrådets budgetlægning for

[Ministeren for offentlige arbejder]

indeværende år og gav anledning til forhandlinger mellem regeringen og hovedstadsrådet. De resulterede bl.a. i, at regeringen gav hovedstadsrådet adgang til at optage udenlandske lån på op til 100 mill. kr. til finansiering af faste anlæg for den kollektive trafik.

Endvidere blev det besluttet at nedsætte et udvalg med deltagelse af hovedstadsrådet, især med det formål at undersøge, om der under indtryk af udviklingen siden lovens vedtagelse er sket en forrykkelse i forhold til den tilsigtede fordeling af byrderne mellem staten og hovedstadsrådet. Dette udvalg har netop afgivet betænkning, og det fremgår heraf, at den hidtil ydede driftskompensation til de lokale statsbanestrækninger rimeligt nøjagtigt har modsvaret det driftsunderskud, staten måtte have påregnet at afholde, såfremt opgavefordelingen ikke var blevet ændret.

På investeringssiden tyder beregningerne derimod på, at den givne kompensation ikke ville have modsvaret statens udgifter, såfremt denne uden udsættelser skulle have realiseret det anlægsprogram, der lå til grund for fastsættelsen af kompensationsbeløbet. Der kan forudses en investeringspukkel i de næste 5 år som følge af, at S-baneforlængelserne fortsat kræver afsættelse af betydelige årlige beløb, hvortil kommer, at den store tilvækst i passagemængden har affødt behov for øgede investeringer i rullende materiel.

Hovedstadsrådet har anmodet regeringen om forhandlinger om disse spørgsmål. Fra regeringens side vil der ved disse forhandlinger blive taget udgangspunkt i den specielle ordning, der findes i hovedstadsområdet, for de lokale statsbanestrækninger.

Hovedstadsordningen, hvis første etape, dannelsen af HT, iværksattes i 1973, skabte politisk stemning for, at der måtte tilvejebringes muligheder for at etablere ordninger for resten af landet, hvorved tilsvarende fordele kunne opnås. Resultatet blev vedtagelsen af kollektivtrafikloven for resten af landet. Dette lovgrundlag er på en række områder afvigende fra loven, der gælder her i hovedstadsområdet. Der er således ikke umiddelbart tale om, at DSB som jernbanevirksomhed optræder i entreprenørrollen uden for hovedstadsområdet, og dermed er der heller ikke tale om nogen egentlig opgaveomlægning mellem staten og de amtskommunale myndigheder.

Loven pålægger amtsrådene at forestå en samlet planlægning af den kollektive trafik i samarbejde med kommunerne og udøverne i området. Samtidig skaber loven mulighed for etablering af fælleskommunale trafikvirksomheder med ansvar for den samlede kollektive rutekørsel. Endelig giver loven amtsrådene eller den fælleskommunale trafikvirksomhed adgang til at øve indflydelse på banernes drift og takstsystem mod betaling af de hermed forbundne meromkostninger og indtægtstab. Der er med andre ord skabt mulighed for, at en fuldstændig samordning kan finde sted, men det er helt overladt til de lokale myndigheder at afgøre, i hvilket omfang det skal ske.

Jeg kan i den forbindelse nævne, at man på nuværende tidspunkt har oprettet fælleskommunale trafikvirksomheder i 4 amter, men at der hidtil ikke er tilgået DSB anmodninger fra nogen amtskommune om takstfællesskab eller forøget jernbanebetjening.

Ufrugtbar priskonkurrence mellem bus- og banetrafikken, der er subsidieret af hver sin offentlige kasse, er ikke ønskelig. En sådan konkurrence vil have tendens til at skabe forvriddninger i efterspørgslen efter de forskellige trafiktilbud. Derfor bør man være opmærksom på mulighederne for takst- og billetteringssamarbejde, og jeg er af den opfattelse, at det vil være muligt at opnå aftaler om takstsamarbejde, som er tilfredsstillende for begge parter.

På bustrafikkens områder er der utvivlsomt sket meget store fremskridt de steder, hvor ordningerne er trådt i kraft. Driften er blevet intensiveret. Skolebusserne er, som det også var hensigten med busloven fra 1978, i en række tilfælde blevet åbnet for offentligheden, og et fælles zonetakstsystem gælder for hele amter. Endelig er især de lange rejser og abonnementskortene blevet væsentligt billigere. Alle disse forbedringer har medvirket til meget betydelige stigninger i passagemængden.

Sammenfattende vil jeg gerne slå fast, at det fortsat er regeringens ønske at styrke den kollektive trafik. Der er imidlertid på det seneste sket en forøgelse af tilgangen til den kollektive trafik af en størrelse, som vel nok de færreste ville have forventet for blot et par år siden. Denne ændring har naturligt nok medført problemer for den kollektive trafik.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Som det imidlertid fremgår af, hvad jeg her har sagt, har regeringen ved budgetmæssige omdisponeringer søgt at imødegå disse problemer ved at tilføre den statslige kollektive trafik ressourcer ud over, hvad der ellers var planlagt.

Jeg skal ved denne lejlighed give tilsagn om, at regeringen fortsat vil bestræbe sig for at udbygge den statslige kollektive trafik, så den kan optage og fastholde tilgangen af passagerer.

Når det er sagt, må det naturligvis også samtidig understreges meget stærkt, at regeringens muligheder for yderligere økonomisk støtte til den kollektive trafik må ses i sammenhæng med kravene til regeringens samlede økonomiske politik. I denne forbindelse må også erindres, at kollektiv trafik til den lavest mulige takst ikke altid er den bedste. Lave takster og store driftsunderskud stiller krav til skatteprocenterne. Et stærkt voksende driftsunderskud vil derfor have tendens til at begrænse investeringsmidlerne. Herved forhindres den løbende anlægsfornyelse og -udbygning, som er nødvendig for at undgå kvalitetsforringelser.

Afslutningsvis skal jeg gøre opmærksom på, at langt den største del af den kollektive trafik udføres under kommunalt og amtskommunalt ansvarsområde samt under hovedstadsrådet. Generelle forbedringer for den kollektive trafik forudsætter således ikke alene statens, men også disse instansers positive interesse og vilje til at gennemføre en omprioritering af tilsvarende karakter som den statslige.

Margrete Auken (SF):

Der er forskellige opfattelser af retfærdighed og lighed i dette folketing. Der er helt givet adskillige herinde, der mener, at det er i sin orden, at det er de rige og raske og stærke, der privilegeres, så alt kan gå endnu hurtigere og endnu effektivere på deres præmisser.

Men regeringen og socialdemokratiet er mig bekendt ikke enige i denne holdning. Også for dem er det en anfægtelse, at de 35-50 pct. af befolkningen, der er afhængige af kollektiv trafik, har så meget ringere vilkår end dem, der har nem adgang til privat bil.

Dertil kommer en anden og mere brutal forskelsbehandling. Med Nordkoltrappontens

formulering: store dele af befolkningen opfylder på én eller flere måder ikke de krav, der stilles til trafikanterne. De har med andre ord tilpasningsvanskeligheder til det, som burde være det selvfølgeligste af alt for dem. Hvad vil det nærmere sige, ud over at det er besværligt at komme rundt, at masser af mennesker simpelt hen er bange for trafikken og med god grund? Det samlede ulykkestal er faldet – ja vel, men det gælder ikke de grupper, der med et makabert udtryk kaldes »de bløde trafikanter«; man spekulerer af og til på, om de kaldes det, fordi de ikke laver så store buler i bilerne. Det er virkelig livsfarligt at gå rundt blandt biler, for slet ikke at tale om, som nogle af os dristigt forsøger af og til, at cykle imellem dem. For børnene, for de gamle og for de handicappede er trafikken et mareridt. Alligevel er det stadig væk de hårde trafikanters effektivitets- og tryghedsbehov, der prioriteres højest. Gad vide, hvornår det er sket, at man i en gade, hvor nogle slås for cykelstier, har sagt: det skaber vi plads til, så er der kun plads til én række biler. Nej, når det hedder, at der ikke er plads til cykelstier, betyder det i reglen altid: uden at man generer bilerne, for dem vil man jo ikke genere. Hvad man byder børn og gamle og andre såkaldte afvigere – nej, det kalder man dem ikke, men det må de jo være ud fra den norm, som de rige og raske sætter – ville man ikke byde nogen af disse grupper på nogen arbejdsplads i dette land og heldigvis da.

Men ud over, hvad der ligger på dette plan af menneskelig hensynsløshed over for de svage, er det spørgsmålet, om den økonomi, der bestandig bruges til forsvar for det kyniske system, overhovedet holder vand. Hvis de samlede udgifter til privatbilismen fra samfundets side gøres op, og hvis man heri f. eks. indregner, hvad det koster, at miljøet belastes af privatbilerne, og at sygehuse ne bruges i det omfang, de gør, til trafikulykker, ja, så ændrer billedet sig betydeligt. Ifølge vejdirektoratet koster en ulykke med personskade i gennemsnit 225.000 kr. Det må da kunne lokke selv de mest griske kynikere til at få gjort noget effektivt ved det.

I det hele taget er priser noget sært noget. For nok vil ifølge diverse ekspertberegninger udgifterne til f. eks. et amtskommunalt trafikselskab være netto 100 kr. om året pr. indbygger, men hvis man så herfra trækker de

[Margrete Auken]

betydelige udgifter til bil, bliver besparelsen voldsom. Nordkolt har et tal, hvis man bruger den model, de kalder fase 3, der siger 4.000 kr. pr. indbygger sparet pr. år. Det vil sige 16.000 kr. pr. 4-familie pr. år. Det er dog noget. Hertil kommer så den rigdom, som ganske vist ikke kan gøres op i penge, men som måske er nok så betydelig, der ligger i, at man får chance for at gøre nærmiljøerne rigere ved at få en anden form for trafik. Det gælder jo trods alt om, at vi nedbringer det samlede transportarbejde, og det vil fremmes af en sådan udvikling, som ikke prioriterer centrene i den grad. Det vil sige, at vi kan få en meget bedre og mere menneskelig planlægning, hvor skoler, butikker og fritidsfaciliteter kan trækkes tilbage til de miljøer, hvor mennesker lever og er.

Endelig kunne man nævne den rigdom, der ligger i, at børn kan få lov til at lege frit uden at være under konstant opsyn, at vi alle sammen kan komme til at cykle uden at skulle føle os meget tapre, ja, i det hele taget, at der er plads til os.

Vi er alle sammen afhængige af kommunikation, ikke bare bilejerne. En stærk udbygning af kollektiv trafik og nedsættelse af brugen af privatbiler vil naturligvis gå ud over transportservicen for bilejerne – den vil blive ringere – men for befolkningen som helhed vil der være en meget stor stigning i niveau – nu siger jeg som helhed; jeg mener selvfølgelig for de mennesker, der ikke har adgang til privatbiler – og gennemsnitsniveauet for den fart, man kommer frem med, bliver ikke ret meget mindre, selv om man altså prioriterer sådan, som Nordkolt foreslår man gør ud fra dens fase 3.

Her kunne jeg godt tænke mig at føje en overvejelse ind, som den amerikanske samfundskritiker Ivan Illich har gjort vedrørende farten, hvor han sammenlægger al den tid, en gennemsnitsamerikaner bruger på at have en bil, ikke bare den tid, det tager at køre de 20.000 km om året, men også den tid, det tager at gå til og fra parkering, finde parkeringsplads, vedligeholde bilen og tjene penge til at have den. Det viser sig, at man kommer frem med en hastighed af 8 km i timen. Det kan man gå!

Spørgsmålet er også, om den fart, hvormed man kan komme frem ved hjælp af de biler, som vi hele tiden forkæles med – og jeg er da en af dem, der oplever, at man bli-

ver forkælet som bilejer – egentlig er så vigtig for at få hele samfundet til at fungere; der er meget, der tyder på, at den ikke er det. Meget tyder jo heldigvis også på, at regeringen ikke er uenig med os i disse betragtninger, ikke når den skal udtale sig officielt i hvert fald. Som nævnt i begrundelsen er befolkningen tydeligvis også i stadig højere grad indstillet på at følge denne udvikling.

Men hvad gør man så for ikke at ødelægge det, der nu går så godt? Når vi endelig har noget, der udvikler sig positivt i disse krisetider, burde vi jo juble og støtte. Det sker ikke; tværtimod tyder meget på, at man giver op over for denne udvikling. Man sparer, og disse besparelser bliver ikke ægte besparelser, hvor man altså sikrer niveauet med mindre forbrug eller højner niveauet med det samme forbrug, men det bliver til nedskæringer; man forsømmer at udbygge, og det er reelt nedskæringer, sådan som situationen har udviklet sig.

Man er lige ved at kunne tale om succesramte amtskommunale trafikelskaber. Det er ejendommeligt at iagttage, når man læser hele diskussionen om den kollektive trafik, at man lukker den, fordi der ikke er passagergrundlag, og at man også lukker den, når passagergrundlaget er for stort. Jeg siger ikke, man lukker den, men man synes, den er besværlig, ligegyldigt hvordan og hvorledes. Det er en meget bagvendt historie.

Hvis disse succesramte amtskommunale trafikelskaber ikke har planer om at gennemføre takstforhøjelser, er det, fordi de stort set allerede har gennemført dem. Og skulle miraklet ske – vi ved det ikke endnu – at det ikke rammer passagertallet, har det i hvert fald igen ramt de svageste grupper. Den nye, gode lighed imellem befolkningslagene, der har været der med det lave takstsystem, går hermed fløjten.

Hvad gør man så? Ja, regeringens redegørelse, som vi horte for lidt siden, giver egentlig ikke indtryk af, at man gør så forfærdelig meget. Det første, man overhovedet gør, er i hvert tilfælde at fralægge sig ansvaret for de amtskommunale og kommunale trafikelskaber. Her kunne staten jo i virkeligheden udmærket komme kommunerne til hjælp. Vi har flere gange nævnt muligheden af en momsfrigtagelse, og man spørger sig om og om igen: hvorfor ikke? Af HTs budgetter for 1981 fremgår, at der er budgetteret med 111,4

[Margrete Auken]

mill. kr. til anskaffelse af busser – de af os, der bruger dem, ved, at der trænges til dem – og så ser vi, at man regner med at skulle betale 130 mill. kr. i moms. Der må være et eller andet at flytte rundt her.

Onde tunger påstår, at det igen er et EF-direktiv, der forhindrer os i at bære os ansvarligt ad. Men om det så også er EF, kan vi vel ikke mene, at EF kan sammenlignes med selveste den urørlige skæbne. Vi kan vel gå andre veje eller lave direktivet om, for slet ikke at tale om at lave EF om, men det er jo en anden snak.

Ifølge Nordkolrapporten går næsten alle indtægter fra trafikken til staten, mens kommunerne har fornøjelsen af at bære udgifterne stort set alene. Der er altså mange penge at tage fat på, og i hvert fald mener jeg ikke, det vil stride imod majestæterne i EF, at vi nedsætter momsen til f. eks. den ene procent, der skal afregnes dér. Men det kan ministeren sikkert svare på, for jeg går ud fra, det er ideer, der for længe siden har været på ministerens lystavle.

Der kan selvfølgelig også overvejes andre måder end momsen, hvorpå man økonomisk kan støtte den målsætning, som regeringen fremlægger hele tiden, med at styrke og udbygge den kollektive trafik, og jeg skal hermed love regeringen, at SF vil stille sig umådelig positivt til de forskellige muligheder, der må være for at komme kommunerne til hjælp, så vi kan få sikret en udbygning af den kollektive trafik.

Angående DSB, som er under statens direkte ansvar, kan vi glæde os over, at vi herom kan henvende os direkte til regeringen. Men også her oplever man, synes jeg, en træghed og fantasiløshed fra statens side. De tal, der er blevet nævnt i redegørelsen, kender vi godt i forvejen; det er omtrent de samme tal, som vi så i fjor. Vi ved godt, at det er andre summer, DSB har brug for. Læg mærke til, at der stod »for at fastholde en stigning på 15 pct.«! Den stigning var sket i fjor, da vi så tallene første gang. Nu får vi den altså én gang til, hvor stigningen er betydelig større, og hvor vi stadig væk opererer med det millionbeløb, som var fra i fjor. Intet tyder på, at DSB kan komme op på det ønskede serviceniveau, det niveau, vi havde for bare nogen tid siden. Der skal investeres mange flere penge, både til nye anlæg, til udgifter i forbindelse med aflastning og for-

nyelse og udvidelse af materiellet og til forbedring af driften.

En af betingelserne for et forhøjet serviceniveau er naturligvis også, at der kommer flere folk i beskæftigelse på næsten hele fronten. Det burde jo kunne glæde, at der her er et så stort behov for arbejdskraft, når vi ser på de nyeste tal for arbejdsløsheden, men man har en fornemmelse af, at den sammenhæng, som er indlysende for en hvilken som helst dansker, ligesom ikke går op for regeringen; der er i hvert fald ikke en masse initiativer. Tænk, hvis vi her havde fået lagt en række forslag frem til, hvordan det kunne gøres, men vi kan jo glæde os til at se arbejdsministerens redegørelse om et par dage – det er måske chancen for den kollektive trafik.

Jeg ved godt, at problemet er lidt mere kringlet. Sagen er jo, at det offentlige niveau for lønninger efterhånden er så elendigt, at det kniber med at få kvalificerede folk til at tage job. Den smukke korpsånd, som der har været talt meget om i hvert fald inden for DSB, mener folk tydeligvis de ikke kan leve af mere; det skal ikke bebrejdes dem. Men heller ikke på dette punkt står vi over for den urørlige skæbne; det er jo ikke kun transportsektoren, der viser os, at det går galt med de lave lønninger til offentligt ansatte.

Alt, hvad jeg hidtil har nævnt, er udgiftkrævende, det ved jeg godt. Men her er det altså et spørgsmål om at investere for at spare, jfr. hvad jeg sagde før om de spare- og rigdomsmuligheder der for samfundet som helhed ligger i en satsning på den kollektive trafik. Det er skatteyderne, der kommer til at betale, og i betragtning af, at de er godt bundet op med at virkeliggøre regeringens smukke projekt nede i det sydlige, den såkaldte Farøbro, kan man jo have ondt af dem, om vi skal lægge mere på dem. Kan vi blive ved med at presse dem? Ja, jeg tror det. For hvis fordelingen lægges bedre – og vi må jo hele tiden have det mål, at det ikke altid er de svageste, der skal betale det gilde – hvis målet bliver tydeligere: en velfungerende offentlig transport, større tryghed, bedre nærmiljøer, så er det næsten sikkert, at vi også på lang sigt kan få hentet de penge hjem; de kommer igen: der er også direkte besparelser for familierne, hvis det bliver på denne måde.

[Margrete Auken]

Vi kan fremdeles ikke undvære bilen. Jeg vil gerne allerede nu tage højde for, at nogen skulle komme og sige, at jeg nok har tænkt mig at nedlægge samtlige landsbyer i dette land. Et af problemerne – det største uden tvivl – er de tyndbefolkede områder. Selv om disse områder aldrig vil kunne opnå et serviceniveau svarende til det, Nordkolt taler om, kan der alligevel gøres meget. Også her savner man ikke alene regeringens penge, men også regeringens initiativ med forskning, med forsøg – mig bekendt er der ingen forsøg her i landet – og med fantasi først og fremmest. Fra en række eksempler i udlandet ved vi, at der kan gøres betydelig mere, end vi gør i Danmark. Det kan blive muligt at bo i landområderne også uden egen bil. Det er fantasi, vi mangler; jeg synes, regeringens redegørelse bar præg af en utrolig nøjsomhed, hvad angår fremtiden inden for den kollektive trafik. Der var næsten ikke næring for en syg gæsling i det, der blev fremhævet her.

Jeg vil gerne til allersidst sige, at argumentet med lovgrundlaget for at komme kommunerne og amtskommunerne til hjælp gælder alle andre steder i landet end herinde. Akkurat her har vi mulighed for at skabe et lovgrundlag, der sikrer lofter over taksterne, der sikrer en minimumsstandard; det er der nemlig ikke sat lov for i øjeblikket. Kommunerne kan såmænd lave en plan, der ikke har nogen som helst kollektiv trafik i sig, og så bliver den godkendt. Vi ser da meget gerne – og skal eventuelt senere vende tilbage til det – at der kommer sådanne mere konkrete planer.

Otto Mørch (S):

Fra socialdemokratiets side er vi godt tilfredse med at få denne debat, for der skal ikke være tvivl om, at socialdemokratiet har meget stærke ønsker om at prioritere netop den kollektive persontrafik meget højt. Vi finder, at trafikudviklingen, således som den kan konstateres i dag, også giver os en ganske særlig baggrund for at yde en ekstraordinær indsats til gavn for den kollektive trafik.

Hvordan har trafikudviklingen da været? Ja, det forholder sig jo sådan, at trafikudviklingen fra 1950 frem til midten af 1970'erne bar præg af, at der skete en femdobling af det samlede persontransportarbejde, og at

væksten i praksis alene fandt sted i personbiltrafikken. Den kollektive trafik var i nævnte periode stort set konstant i mængde og fik derved en stadig faldende markedsandel. Denne 25-årige periode med stabil udvikling er imidlertid i den sidste del af 1970'erne blevet afløst af væsentligt ændrede tendenser. Personbiltrafikken er efter en stagnerende periode i 1978 nu begyndt at falde. Antallet af nyregistrerede personbiler er reduceret med ca. 10 pct. fra 1977 til 1979 med forstærket tendens i 1980.

Der er observeret stigninger i anvendelsen af den kollektive trafik, som man skal mange, mange år tilbage for at finde et sidestykke til. Disse stigninger optræder stærkest dér, hvor udbuddet er forøget eller kvalitetsmæssigt forbedret. Men også på f.eks. S-banenettet, hvor ændringerne har været små, er der observeret en stigende benyttelse, som fra 1977 til 1979 andrager 37 pct. Når der ses bort fra rejser internt i hovedstadsområdet, har DSB i perioden 1975 til 1979 således haft en tilvækst i antallet af rejser på 42 pct.

I denne forbindelse er det endvidere værd at bemærke, at omtrent halvdelen af denne vækst fandt sted i periodens sidste år. Der ses ikke tegn på, at en afmatning i udviklingen finder sted på dette område, tværtimod.

Også bustrafikken er inde i en periode med betydelige trafikstigninger. Dette gælder ikke mindst i de områder, hvor fælleskommunale trafikvirksomheder er i gang. Anvendelsen af lette transportmidler, især cykel, ved vi også er vokset betydeligt.

Situationen er således i dag den, at udviklingstendenserne er de stik modsatte af, hvad der var gældende fra 1950 til 1975. Den samlede vækst i transportarbejdet er beskeden, men den vækst, der finder sted, er koncentreret omkring den kollektive trafik og de lette trafikformer.

Hvad kan årsagerne nu være til dette skifte? Ja, ministeren nævnte også, at de primært må søges i det forhold, at det, vi kan kalde den relative prisforskel mellem privatbiltransport og kollektiv transport, i en periode med almindelig økonomisk stramning simpelt hen er øget væsentligt i den kollektive trafik favør.

Hertil kommer, men antagelig som mere sekundære årsager, den stedfundne forbedring af kvaliteten og størrelsen af det kollektive trafikudbud samt tilsyneladende også –

[Otto Mørch]

og det glæder vi os over i socialdemokratiet – at der er ved at ske en vis holdningsændring til trafikformerne.

Den stedfundne udvikling svarer på mange måder til, hvad der i den trafikpolitiske redegørelse fra 1975 ud fra en række hensyn: energi-, miljø-, ressource- og trafikikkerhedspolitiske, blev opstillet som ønskeligt, men enkelte træk kan dog give anledning til bekymring. Den øgede efterspørgsel har medført, at en række tog og busser simpelt hen er blevet overfyldte. Da de seneste års udvikling netop i høj grad har været præget af et ændret konkurrenceforhold mellem banetransport og personbiltransport, et konkurrenceforhold, der har vist sig overraskende følsomt, har det indebåret en overfyldning af togene.

Der er nu en betydelig risiko for, at det ikke vil være muligt at fastholde den kollektive trafiks nye kunder, ligesom overfyldningen fremover kan virke som en bremse på en udvikling, som socialdemokratiet i alt fald i en årrække har ønsket fremmet, nemlig stærkere kollektiv trafik.

Behovet for udbygning af den kollektive trafik er altså stort og akut, og vi anser det for vigtigt, at der såvel på statsligt som på amtskommunalt og primærkommunalt niveau ydes en ekstra indsats for at kunne fastholde og eventuelt yderligere forøge brugerinteressen for den kollektive trafik.

Når det ligger sådan, er socialdemokratiet derfor positivt indstillet over for at tilføre den kollektive trafik øgede ressourcer, bl.a. i forbindelse med anvendelse af beskæftigelsesmidlerne.

Som ministeren nævnte, har DSB for snart et år siden fremlagt en behovsopgørelse for materielinvesteringer på 650 mill. kr. gældende for årene 1981 til 1983, og det er ud over DSBs ordinære anlægsramme. De fortsatte trafikstigninger nødvendiggør imidlertid køb af yderligere materiel. Selv om DSB allerede har fået stillet visse ekstra bevillinger i udsigt, er der behov for flere penge. Jeg tilsiger, at socialdemokratiet gerne vil medvirke til at finde muligheder for en sådan yderligere støtte, ligesom vi gerne vil være med til at skaffe flere midler til privatbaneområdet.

Her må jeg netop rose ministeren; han er vel en af de trafikministre, der har været alermest positive over for privatbanernes situation; det er klart dokumenteret i de bevillin-

ger, der allerede er tilflydt privatbaneområdet.

Men jeg er nødt til at sige, at det nok bliver vanskeligt at fremskaffe tilstrækkelige økonomiske midler alene via beskæftigelsesplanen. Vi finder derfor, at man meget nøje må overveje mulighederne for at fortsætte de senere års omrokering af ressourcer inden for trafikområdet, således at der kan tilføres den kollektive persontrafik ressourcer på bekostning af ressourcerne til vejsektoren, ligesom man måske også skal til at inddrage bernes stykgodstrafik i overvejelserne.

Men når jeg har sagt det, er jeg også nødt til at sige, at vi med den aktuelle situation på vejområdet heller ikke skal skære så meget ned på vejsektoren, at det bliver alt for dyrt for os, fordi vi ikke holder en passende standard vedligeholdelsesmæssigt af vejene. Mange af jer, der er ude at køre netop i denne vintertid, ved jo, at det af og til kan give nogle bumpeture, at der er nogle veje, der trænger til istandsættelse, så der er altså også en grænse for nedskæringer dér, både komfortmæssigt og ikke mindst sikkerhedsmæssigt; det bliver vi nødt til at tage op ved lejlighed.

De økonomiske fremtidsudsigter tilsiger jo ikke, at der kan blive tale om stigende budgetter, hverken for personbiltrafikken eller for den kollektive persontrafik. De vejmidler, der fremover skal investeres, bør efter socialdemokratiets opfattelse først og fremmest anvendes dels til trafikikkerhedsfremmende formål, dels under hensyntagen til den erhvervsmæssige vejtransports behov, herunder til gavn for den overvejende del af den kollektive trafik, der benytter vejnettet.

Socialdemokratiet finder, at den nuværende lovgivning på trafikområdet i det store og hele har vist sig at fungere godt og tilfredsstillende. Vi er tilfredse med at se, at der allerede er oprettet amts- eller fælleskommunale trafikelskaber, og vi regner med, at der hurtigt kommer flere til. Det er en stor fordel for brugerne, at der dermed sker såvel en driftsmæssig som en takstmæssig samordning og koordinering. Næste trin på denne udviklingsvej må være at få en tilsvarende koordinering i stand mellem amternes regionale trafik og DSBs fjerntrafik. Her påhviler der også amterne en forpligtelse til at udvise det, jeg vil kalde god forhandlingsvilje, for det er jo rigtigt, som ministeren også understregede

[Otto Mørch]

det, at amter og kommuner har et meget stort ansvar for, at den kollektive persontrafik kommer ud af den hidtidige onde cirkel og ind i en god cirkel.

Socialdemokratiet ønsker at bidrage til en fortsættelse af den fra mange sider positive interesse i at benytte kollektiv trafik, og det fremgår da også klart af det trafikprogram, det meget markante trafikprogram, som den sidste socialdemokratiske kongres vedtog, et trafikprogram, som jeg ikke er bange for at sige faktisk er forud for fremtiden.

Ivar Hansen (V):

Ja, så kan man vist ikke komme længere forud.

Inden jeg tager fat på mit indlæg eller som indledning til det, vil jeg gerne sige, at det måske kan være nyttigt, at vi gør os klart, hvad det er for størrelsesordener, vi taler om, når vi taler om den kollektive trafik og den individuelle trafik og forholdet mellem de to trafikformer, og her må vi jo erkende, at den struktur, det danske samfund har, i meget høj grad taler til gunst for den individuelle trafik. Det er næppe tilfældigt, når man kan aflæse, at så sent som i 1978 dækkede biltrafikken, altså den individuelle trafik, omkring 80 pct. af den samlede transport. For bussernes vedkommende var det godt 12 pct., færge og fly dækkede en meget lille andel, og for banetraffikkens vedkommende var det 6 pct. af den samlede persontransport herhjemme.

Hvis vi kigger på den energimæssige side af sagen, og jeg tænker her på energiministeriets såkaldte midtvejsrapport, »Energiplan 81«, som blev offentliggjort den 18. december 1980, og man her ser på, hvad vi skønnes at måtte forbruge af energi på trafiksektoren, transportsektoren, de næste 20 år, kan man her aflæse, at forholdet mellem de forskellige trafikformer de næste 20 år efter energiministeriets opfattelse ikke antages at ville forskyde sig, om man så må sige, nævneværdigt.

Nu ved jeg meget vel, at man skal være varsom med at bruge tal, procenter og statistik. Jeg ved meget vel, at man kan gå til områder af landet, hvor den kollektive trafik har en betydelig større andel af den samlede trafikmængde, end de her refererede tal angiver. Der er også andre områder af landet, hvor man har en noget mindre andel. Men alligevel, tallene giver en vis fornemmelse af

størrelsesforholdet mellem de forskellige trafikformer herhjemme.

Derfor vil jeg gerne gøre den bemærkning, at det er fortsat sådan, at mange steder i landet er den kollektive trafik ikke noget brugbart alternativ til privatbilen. Det er fortsat sådan, som det allerede er nævnt i debatten, at i de tyndtbefolkede områder af landet, hvor folk har deres bopæl eksempelvis i de mindre landsbyer og har et dagligt transportbehov, er forholdet stadig væk sådan i 1981, at der ikke er noget egentligt alternativ til privatbilen og den individuelle transport. Men vi har i mange år erkendt, at den kollektive transportform har en forpligtelse, eksempelvis over for de såkaldt svage trafikgrupper, dvs. skolesøgende og ældre medborgere, som ikke har nogen egentlig anden mulighed, og det har vi da også forsøgt at tilgode gennem lovgivningen.

Men vi skal ikke se bort fra, at den kollektive trafik måske nok i sig har den tendens, at den meget let virker som en fremme af store bymæssige samlinger. Jeg tænker på den tidligere landsplanredegørelse, hvorom folketinget havde debat sidste år omtrent ved denne tid. I denne landsplanredegørelse indgik det jo som en af forudsætningerne for tilrettelægning og planlægning af nye byområder, at der var udarbejdet en plan for en kollektiv trafikafvikling, inden man tilrettede nye byområder. Og det er klart, at det er forudsætninger, som peger i retning af en udvikling, hvor man fremmer bebyggelsen i de større byer på bekostning af de mindre.

Jeg har med disse bemærkninger gerne villet sige, at vi ikke skal gøre os overdrevne forestillinger om den kollektive trafiks muligheder i fremtiden.

Jeg vil gerne have dette sagt, fordi jeg har en fornemmelse af, at i hvert fald nogle i de senere års debat om trafikproblemer har fremstillet tingene på en sådan måde, at nu gjaldt det alene om at fremme den kollektive trafik. Vel, det skal vi gøre på en række felter, men det er fortsat sådan, at det ikke er en mulighed, der er realistisk for en stor del af befolkningen.

Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger om loven om den kollektive trafik uden for hovedstadsområdet, som folketinget vedtog i foråret 1978. Venstre stemte for denne lovgivning. Det gjorde vi af flere grunde. For det første fordi det var en decentral lovgiv-

[Ivar Hansen]

ning, som gav amter og kommuner mulighed for at fastsætte regler om trafiktæthed, detaljeringsgrad, takstsystemer m. v., og det fandt vi alt taget i betragtning var en hensigtsmæssig udvikling. Vi har også registreret, at man allerede er kommet et stykke vej med hensyn til denne trafikplanlægning i amterne på grundlag af denne lovgivning, og det er vi tilfredse med. Men når det er sagt, skal det tilføjes, at jeg tror, det vil være hensigtsmæssigt, om man rundt omkring i amterne, om jeg så må sige, tager ved lære af de fejl, man efter min opfattelse gjorde inden for HT-området fra starten for nogle år siden. Man må anlægge, hvad jeg vil kalde for et rimeligt takstsystem, og man må også i fremtiden lade takstniveauet udvikle sig i en rimelig sammenhæng med driftsomkostningerne.

Jeg gør opmærksom på i den forbindelse, at HT gennemførte takstforhøjelser på 33 pct. med virkning fra omkring august måned sidste år. Efter de oplysninger, jeg har, har det ikke betydet nogen afgang fra trafikken, og det har hermed vist sig, at man godt kunne bære – hvad skal vi sige? – et højere takstniveau, der på mere rimelig måde korresponderede med de omkostninger, der er ved denne trafikafvikling.

Jeg vil gerne nævne en anden ting. Jeg vil gerne advare imod, at man fra regeringens side spekulerer på, har planer om eller kunne forestille sig at gå ind i, hvad jeg vil kalde for selektive statslige tilskudsordninger – ud over de strukturer, vi kender nu på det område – til forskellige trafikselskaber. Jeg tænker her selvfølgelig i første række på HT, men også på andre amtslige trafikselskaber. Det er efter vores opfattelse ikke vejen frem, så det vil vi gerne sikre os at man holder sig fra. Og jeg vil gerne derudover tilføje, at de afskaffelser af gratisprincipper, som vi i venstre har talt en del om, også i noget mål må gøre sig gældende inden for trafikområdet ifølge det, jeg just har sagt om en løbende rimelig tilpasning af takstniveauet.

Det er klart, at energiprisernes udvikling her i de senere år har givet en betydelig vækst i den kollektive trafik, og fra venstres side vil vi gerne deltage i glæden over, at det har været muligt. Vi vil gerne deltage i glæden over, at denne vækst klart har medført, at man har fået en bedre udnyttelse af det kollektive transportapparat. Og det er jo ikke løse påstande, der her er tale om, det har

både ministeren og andre allerede nævnt i debatten. Jeg har set tal fra DSB, som fortæller, at man alene fra oktober 1979 til oktober 1980 har haft en vækst i persontrafikken på såkaldte registrerede strækninger på mellem 15 og 20 pct., og at man på nogle strækninger i øvrigt har haft en betydelig højere vækst i trafikken. Det er klart, at det giver problemer. Det giver problemer for trafikens afvikling, og det er lige så klart, at investeringsbehovet hermed også vokser. Her vil jeg gerne gøre den samme betragtning gældende – og jeg var ganske tilfreds med, at ministeren også fandt anledning til at sige det – at investeringerne i DSB og de øgede midler, der er behov for at tilføre DSB, selvfølgelig ikke kan ses uden sammenhæng med den øvrige økonomiske politik, det er nødvendigt at føre her i landet, og med de begrænsede investeringsmidler, vi i øvrigt opererer med.

Jeg vil gerne gøre yderligere en betragtning gældende i forbindelse med ressourceforbruget. Det er klart, at investeringerne i trafik, både i vejtrafik og i kollektiv trafik, naturligt anlægges i sammenhæng med de spidsbelastninger, vi har. Og hvad angår kollektiv trafik, især i byområderne, er det jo oplagt, at der er en række spidsbelastningsproblemer, typisk omkring arbejdsdagens begyndelse og afslutning. Man kunne i og for sig ønske, at der var en højere grad af samarbejde mellem de forskellige myndigheder og organer her i landet. Jeg tænker her på en højere grad af samarbejde mellem de planlæggende myndigheder, trafikmyndighederne og erhvervslivet. Der er ingen tvivl om, at hvis det var muligt for os i nogen grad at tage toppen af disse spidsbelastningsproblemer, ville der også her være nogle investeringspenge at spare. Jeg nævner det blot som en ting, jeg gerne vil have frem i debatten som en mulighed, som et område, hvor et større samarbejde mellem de forskellige besluttede myndigheder og organer uden tvivl ville kunne give rimelige resultater.

Kollektiv transport skal være et alternativ for borgeren. Det skal også være et brugbart alternativ i de områder, hvor vi har den kollektive trafik. Det fordrer efter min opfattelse timedrift, og det fordrer en meget høj grad af regularitet. Det er nødvendigt, at vi satser meget på at fastholde den høje regularitet, og i den forbindelse er jeg selvfølgelig klar over,

[Ivar Hansen]

at DSB har haft en række problemer, som jeg også er klar over hænger sammen med, at man i nogen grad har haft et forholdsvis nedslidt trækmateriel. Derfor har vi også fra venstres side haft en meget positiv holdning til elektrificeringsprogrammet. Vi ser meget gerne, at det bliver gennemført efter de terminer, der er fastlagt. Der er ingen tvivl om, at det vil være et forhold, som er med til at øge regulariteten og også kapaciteten inden for den kollektive trafikks område.

Jeg vil gerne være fri for, at vi i en sådan debat anskuer den kollektive trafik og den private trafik som to sektorer, der står i et spændingsforhold og et konkurrenceforhold over for hinanden. Jeg vil i og for sig hellere nævne de samarbejdsmuligheder og de samkøringsmuligheder, der gerne skulle være i vort samfund, mellem den kollektive trafik og den individuelle trafik, og de muligheder er jo adskillige. Men det forudsætter, at en lang række ting er til stede. Hvis borgeren, som skal på arbejde eller har andre ærinder, eventuelt skal kunne kombinere bilkørsel med kollektiv trafik, forudsætter det eksempelvis en så lille ting som, at parkeringsfaciliteter og andre ting omkring vore banegårde og vore busholdepladser er i orden, sådan at man uden et for stort tidsforbrug har mulighed for at kombinere sit trafikbehov.

Jeg vil gerne til slut summere op og sige, at for venstres vedkommende er der nogle ganske få ting, der er grundlæggende og væsentlige, og det er, at vi for det første vurderer den kollektive trafikks muligheder realistisk og, som jeg indledte med at sige, ikke bare siger: det er det, der skal fremmes, uden indvendinger og uden at tænke på, at det ikke er et udbud, som vi alle har mulighed for at bruge. Jeg vil også gerne i den forbindelse sætte et lille spørgsmålstegn ved, hvad der egentlig samfundsøkonomisk er billigst: den kollektive trafik eller den individuelle trafik. Der har jo nok været en tendens til at sige, at den kollektive trafik samfundsøkonomisk er billigst. Det er jeg slet ikke så sikker på umiddelbart er rigtigt. Det kan der i hvert fald gøres en del beregninger over.

Vi siger for det andet, at det udbud, vi har, må fremstå som en brugbar mulighed for borgeren. Hvor vi satser på kollektiv trafik, skal det være en mulighed, der kan bruges, og ikke blot en mulighed, der kan bruges nogle få gange i døgnet.

Vi siger, at der må anlægges et rimeligt takstniveau, hvor man tager hensyn til de reelle omkostninger, og jeg forstår også, at det er et synspunkt, som ikke er fremmed for ministeren.

Så siger vi for det fjerde, at der må laves en langtidsinvesteringsplanlægning. Det kan ikke være sådan, at vi i den økonomiske planlægning, eksempelvis af vor kollektive trafik, i for stor udstrækning er økonomisk afhængige af – hvad skal vi sige? – beskæftigelsesplaner, som bliver gennemført ved forskellige lejligheder. Det giver ikke nogen særlig god investeringsplanlægning for de myndigheder og de trafikskaber, der skal operere i de kommende år.

Dette er en opsummering af de hovedsynspunkter, vi i venstre lægger til grund for den fremtidige afvikling af kollektiv trafik herhjemme.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Nu er det måske ikke alle, der erindrer, at hr. Ivar Hansen har været trafikminister, men det gør jeg. Når så hr. Ivar Hansen står her og fortæller, at venstre har lavet et oplæg til, hvorledes venstre ville have kørt den kollektive trafik, og hr. Ivar Hansen bl.a. nævner, at vi skal lave en langtidsinvesteringsplanlægning – jeg tror, det var det ord, hr. Ivar Hansen nævnte – og at man ikke skulle være afhængig af de aktuelle økonomiske situationer, vil jeg gerne spørge hr. Ivar Hansen: skal det forstås således, at de ændringsforslag, hr. Ivar Hansens parti stillede til finansloven for 1981, bl.a. begrundet i den økonomiske situation, hermed er trukket tilbage? Er det sådan, at det, hr. Ivar Hansen nævnte i december måned, hvor man skar ned på den kollektive sektor – vi var enige med hr. Ivar Hansens parti – som en nødvendighed af økonomiske årsager, nu er ændret, fordi vi er kommet ind i begyndelsen af februar?

(Kort bemærkning).

Ivar Hansen (V):

Nej, hr. Glensgård, sådan skal det selvfølgelig ikke forstås. Jeg tror, at de fleste partier her i folketinget i de senere år har været klar over, at det af hensyn til den øjeblikkelige

[Ivar Hansen]

økonomi har været nødvendigt at gennemføre, hvad jeg vil kalde lidt panikprægede besparelser og nedskæringer. Jeg tror også, hr. Glensgård vil være enig i, at nedskæringer, som er meget hastige, og som har virkning umiddelbart, giver nogle problemer for planlægningen også i den offentlige trafiksektor.

Derfor er min bemærkning af mere principiel karakter, når jeg siger, at vi ikke i for høj grad kan være afhængige dels af kortvarige reguleringer, dels af beskæftigelsesplaner, men at det er vigtigt, for at vi kan få et rimeligt afkast af de investeringer, vi foretager i den offentlige sektor, også for så vidt angår den kollektive trafik, at de anlægges efter en langsigtet målestok.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Nå, hr. Ivar Hansen har altså beg på fingrene. Han erindrer godt, at venstre har siddet i en regering, hvor man var inde i beskæftigelsesplaner. Man har været inde i forlig, der indeholdt beskæftigelsesplaner, som venstre konstant er bundet af i finansudvalget. Nu siger hr. Ivar Hansen, at disse beskæftigelsesplaner er en dårlig løsning for den kollektive trafik. Så vil jeg gerne spørge hr. Ivar Hansen: tror hr. Ivar Hansen, at disse dårlige løsninger, altså beskæftigelsesplanerne, var gennemført, hvis ikke venstre havde været med? Nej, det var de ikke, og dermed ville den kollektive trafik have været bedre stillet.

Men når så hr. Ivar Hansen siger, at venstre gerne vil lave en langtidspanlægning for den kollektive trafik, må jeg spørge hr. Ivar Hansen, som nu vil have forbedret parkeringsforholdene ved jernbanestationer og busstoppesteder, og hvad han ellers nævnte: er det således, at folketingsgruppen – for det er vi da noget spændte på – kan få løftet bare en flig af sløret med hensyn til, hvad venstre vil med den kollektive trafik? Skal vi forstå det således, at langtidspanlægningen for venstre vil betyde, at der investeres flere midler over den kommende 10 eller 15 års periode, eller er det således, at venstre ikke vil ændre ved det niveau, vi har, eller kunne man forestille sig, at venstre måske ville skære ned på dette niveau? Kunne vi få løftet bare en flig af sløret? Men jeg forstår godt, at hr. Ivar Hansen ligesom dækker sig ind under, at det var mere principielle betragtninger; det kan man

selvfølgelig altid sige, men det var jo også rart for os andre at vide noget om ikke bare, hvad venstre vil principielt, men også, om venstre har nogle ideer om den nærmeste fremtid eller om en planlægningsfase på 10–15 år. Hvis hr. Ivar Hansen sidder inde med disse oplysninger, vil folketingsgruppen naturligvis være glad for at modtage dem.

(Kort bemærkning).

Ivar Hansen (V):

Sådanne planer har folketingsgruppen modtaget for længe siden, idet venstres folketingsgruppe blandt sine øvrige initiativer her i folketingsgruppen har præsenteret folketingsgruppen for en anden budgetlægningsfase, en mere fast budgetlægningsfase for afholdelse af offentlige udgifter, således at man kunne disponere på lidt længere sigt, end det har været muligt hidtil.

Jeg vil gerne føre, man kan vel ikke sige krigen over i den anden lejr, men jeg vil gerne sige til hr. Glensgård: venstre har en politik for den kollektive trafik herhjemme, og det har vi også for den individuelle trafik. Men de synspunkter, fremskridtspartiet har ført i marken, hvad angår den kollektive trafik, og hvad angår besparelser og nedskæringer, ville i hvert fald efter venstres opfattelse have betydet kaos i vores trafiksystem herhjemme, og det ønsker vi selvfølgelig ikke at deltage i.

Grove (KF):

I løbet af de sidste par år er kravet til kollektiv trafik steget både i by og på land. Hvis vi udelukkende følger det krav, vil det blive dyrt for samfundet, fordi vi i de sidste mange år har udbygget vort samfund uden at tage hensyn til nogen speciel persontransportform. Vi har i valg af vor boligform med store parcelhusområder, vi har i valg af vor bopæl i forhold til arbejdsplads og vi har i valg af ferier og fritidsfaciliteter, sommerhuse og camping ikke taget noget specielt hensyn til transportformerne. Igennem disse valg har vi udbygget et samfund, som i høj grad er baseret på individuel transport, især på privatbilismen. Det har været grundlaget for den førte politik. Ligesom hver familie havde sin bolig, skulle hver familie have sin bil eller to. Også planlægningen inden for det offentlige er på mange områder blevet baseret på, at befolkningen fik sit transportbehov

[Grove]

dækket gennem individuel trafik, f.eks. hele kommunalreformen, der med sit større nær-demokrati alligevel medførte en stor centralisering.

Vi kan se koncentration i form af kommunekontorer, centralbiblioteker, centralskoler osv. Alt dette kunne foregå uden de helt store problemer, fordi befolkningen kunne klare transporten let og billigt med egen bil. Men også planlægningen inden for staten blev tilrettelagt med henblik på at fremme den individuelle persontrafik. Der blev nedlagt mange sidebaner og private busruter, hele vejsektoren blev stærkt udbygget. Motorveje, broer og færgefart blev højt prioriteret i forhold til den kollektive trafik.

Så vendte det, da vi fik de store stigninger på olie og benzin. Det blev dyrt for den enkelte at køre i bil, og det blev dyrt for samfundet at importere olie og benzin.

Nu er der selvfølgelig partier, der tror på lette løsninger, og de tror, at løsningen på dette problem, at benzin og olie er blevet dyrere, alene består i at udbygge den kollektive trafik samt tvinge befolkningen til at bruge kollektiv trafik ved at beskatte både benzin og bil med store særskatter.

Jeg vil godt advare imod, at man vil fremtvinge et øget behov for kollektiv trafik gennem beskatning, for det bliver en meget dyr løsning for et samfund, hvis man går den vej uden at tænke sig om.

En stor kapital vil komme til at stå uvirksom hen. Hele serviceapparatet, bilforhandlere, mekanikere, bilværksteder, vil stå uvirksomt hen. De store investeringer i vores bilpark vil komme til at stå uvirksomme hen. De store investeringer, vi har foretaget i vejsektoren, vil komme til at stå uvirksomme hen, hvis man tror, man kan løse al transport gennem kollektiv transport. Men endnu vigtigere er det, at det bliver en meget dyr løsning for de tyndtbefolkede egne i landet, og dem findes der stadig væk mange af. De kan ikke forvente en fornuftig kollektiv trafik. De mindre byer, landsbyerne og landdistrikterne bliver taberne, og de reddes ikke ved, at man starter nogle forsøg eller fantasifulde påfund. Deres krav er ikke et krav til fantasien, men et reelt befordringskrav.

Nu hørte vi jo lige SFs ordfører gennem et meget snedigt regnestykke regne ud, at alle bilister kom hurtigere frem ved at gå. Ja men så har vi jo slet ikke brug for kollektiv trafik,

så kan SF jo bare sige til hele befolkningen: det er bedst og billigst for hele befolkningen at gå. Det var jo det, regnestykket konkluderede i.

Fra konservativ side mener vi, at der fortsat er behov for en udbygning ikke alene af den kollektive trafik, men også af den individuelle trafik. Det er ikke et enten-eller. Det er et både-og. Men det kræver naturligvis, at vi bruger en omhyggelig prioritering af de ressourcer, vi har, og jo mere knappe ressourcerne er, jo mere kræver det egentlige prioriteringer. Og ser vi på den kollektive trafik, må man nok sige, at en del af den prioritering, der er foregået de sidste år, vel er gået så stærkt, at man ikke har prioriteret efter, hvad der var fornuftigt, men blot efter, at nu skulle der stables kollektiv trafik på benene. Det har været en dyr løsning, når man i amtskommunerne har, jeg vil næsten sige nationaliseret de private busruter. Med de underskud, de offentlige trafiksselskaber ude i amterne tegner sig for, 40-50-60 mill. kr. rundt omkring, bliver det en dyr løsning, og det bliver en løsning, der vel kun kommer de tætbefolkede egne til gode og kommer til at koste de tyndtbefolkede egne meget.

I den forbindelse kunne jeg egentlig godt tænke mig at spørge ministeren, om ikke han også mener, at der i dag skal være plads til privat initiativ inden for den kollektive trafik. Jeg er helt sikker på, at ministeren er klar over, hvor mit spørgsmål bærer hen. Jeg tænker selvfølgelig på ansøgningen fra en privat rutebilmand i Århusområdet om tilladelse til at køre til København. Han ville tage chancen og give et tilbud om kollektiv trafik, uden at det kostede det offentlige en krone. Blev det nægtet? Jeg vil gerne spørge ministeren: finder ministeren egentlig ikke, at man i denne tid, hvor alle ønsker et bedre tilbud inden for den kollektive trafik, næsten med kyshånd skal tage imod, at nogen også starter på private initiativer på dette område?

Jeg kunne fortsætte spørgsmålet til ministeren og spørge: når nu vi måske får private kollektive europæiske trafikruter, hvorledes er ministerens indstilling så til det? Er ministeren indstillet på, at man kollektivt, privat kollektivt, skal have mulighed for at transportere os ud i Europa? Der er jo tegn i sol og måne på, at det kan blive aktuelt.

Når jeg siger, at vi skal prioritere de ressourcer, vi har, så mener jeg også, at vi skal

[Grove]

have et rimeligt takstsystem. Hvis vi gør det næsten gratis at køre kollektivt, er det klart, at vi kan presse meget trafik frem på den kollektive trafikform, men det behøver ikke at være et reelt behov, man får frem. Derfor mener jeg, at der bør være rimelige takster, der fortæller lidt om, at det trods alt er en dyr transportform for det offentlige at stille til rådighed, og derfor må man også betale noget for det.

Når jeg nævner prioritering, tænker jeg selvfølgelig også på, at inden for nogle af de statslige områder er der en tendens til at tro, at kollektiv trafik skal være et kollektivt supermarked, forstået på den måde, at et kollektivt trafikelskab både skal have butikker og restaurationsvirksomhed, udgive blade osv. Jeg mener, at når det er knappe tider, bør man prioritere ressourcerne og bruge dem fortrinsvis til det, der i dag mangler, nemlig rullende materiel. Jeg tænker også på de dyre stationsbyggerier, man dels har i gang, dels tænker på at igangsætte. Var det ikke bedre, at man ventede lidt med det? Jeg tror, befolkningen hellere vil komme frem til tiden end stå og vente ½ time i flotte omgivelser. Det er også et sted, hvor man skulle prioritere.

Jeg kan ikke lige huske det nøjagtige tal, der er sat på budgettet til reklame for DSB for at få større tilgang til offentlig trafik. Det er vel ikke det, DSB har brug for i øjeblikket. DSB havde vel brugt de penge bedre til rullende materiel, sådan at man kunne udføre servicen og opfylde den ambitiøse køreplan, som man har lagt for dette år. Det ville nok være den bedste reklame for DSB. Det ville nok medvirke til, at der var endnu flere, der ville bruge DSB.

I det hele taget mener jeg, prioriteringen kan gøres på mange måder. Nu har jeg været inde på det økonomiske. Men jeg mener også, at man gennem et seriøst arbejde kunne prioritere, og her tænker jeg på fordelingen af trafikken, det, man kalder spidsbelastning. Hvis man virkelig satte et samarbejde i gang med erhvervslivet og de offentlige institutioner, for det er jo også dem, der er med til at fremme trafikken lige i myldretiden, kunne man udnytte ressourcerne betydelig bedre. Det er også en slags prioritering.

Der skal ikke være tvivl om, at vi fra konservativ side meget gerne vil være med til at skabe en rimelig kollektiv trafik, men der

skal heller ikke være tvivl om, at vi ikke mener, at kollektiv trafik er sagen fremfor alt andet. Skal vi efter den planlægning, vi har haft de sidste 20-30 år i dette land, tilfreds stille befolkningens persontransportbehov, kan det ikke udelukkende gøres med kollektiv trafik. Der må også, og der skal også være plads til individuel trafik. Jeg tror, det er til gavn for befolkningen, at vi tilrettelægger en politik efter det.

Glensgård (FP):

Det undrer mig egentlig lidt, at ingen af de foregående ordførere har haft en bemærkning til generaldirektør Povl Hjelt, men jeg vil gerne sige ham tak, en dyb tak, for hans sidste indsats, den indsats, der har været så meget omtalt i dagspressen, nemlig indsatsen, der består i, at han har indgivet sin afskedsansøgning, og hvis ellers Hendes Majestæt Dronningen tager imod et råd, vil vi råde dronningen til at efterkomme denne afskedsansøgning. Hvorfor vil vi så det? Det vil vi, fordi hr. Povl Hjelt er en farlig embedsmand. Han er kolossalt dygtig. Han har sine fingre dybt plantet i regeringspartiet. Han har sin koordinering til regeringen og dens politikere i orden. Hvis hr. Povl Hjelt har besluttet sig til et eller andet, er der ikke syv vilde heste, der kan stoppe det, og det har de seneste års trafikpolitik også båret dybt præg af. Det er jo blevet sådan, at vi ikke længere diskuterer, hvor meget det koster at blive transporteret frem pr. tog i relation til, hvad det koster at blive transporteret frem pr. bil. Hr. Hjelt har jo også lanceret den bemærkning, at der ikke er tale om, at DSB giver underskud, overhovedet ikke, siger hr. Povl Hjelt. Det, det drejer sig om, er, at vi skal diskutere, hvor stort et tilskud staten skal give til DSBs drift.

Hr. Povl Hjelt er også farlig på en anden måde. Han er nemlig meget målrettet, og det vil sige, at med den embedsmandsstol, som han sidder i, har han været i stand til at gennemføre en politik, der bevirker, at folkettingen konstant har bevilget ham stort set det, han har ønsket. Naturligvis – for så meget politiker er han jo – er han godt klar over, at målet skal sættes lidt højere, for at hr. Ivar Hansen og andre kan rejse sig op og sige: nu skar vi 7 pct. af det, hr. Povl Hjelt ønskede, men så fik han faktisk gennemført 103 pct.

[Glensgård]

af det, han havde forventet. Det er den dygtige embedsmand, og derfor takker vi for, at hr. Povl Hjelt nu har besluttet sig til at trække sig tilbage. Vi tvivler ikke om, at en regering, som virkelig havde magt over problemerne, også kunne anvende en mand som Povl Hjelt, idet han naturligvis ville udføre de opgaver, som han ville få pålagt. At han så ikke har fået pålagt den opgave at få DSB til at fungere lidt bedre økonomisk, er naturligvis ikke hr. Povl Hjelts fejl. Det er regeringens fejl.

Jeg synes, vi kunne diskutere lidt, hvad det koster at blive transporteret kollektivt. Jeg vil godt spørge ministeren: hvad koster en gennemsnitlig personkilometer på DSB? Hvad koster en gennemsnitlig personkilometer på privatbanerne? Heroverfor står jo de oplysninger, vi kender fra FDM, om, hvad det koster at blive transporteret frem i et eller andet bestemt automobil.

Jeg kan også godt sige til trafikministeren, nu vi i den grad er kritiske, at vi er ikke kritiske over for, at folk slår sig sammen, fordi det måske er billigere og behageligere, for at blive transporteret fra sted til sted. Nej, vi er kritiske, fordi den måde, det gøres på, er økonomisk uansvarlig.

Hvem kender ikke disse pragtfulde, store, nye røde DSB-busser – jeg skal ikke hænge længe ved farven, men hvem kender dem ikke? – der eksempelvis kører ovre i Jylland fra by til by, fra købstad til købstad. I mange tilfælde, det skal jeg erkende, har de passagerer med, men desværre er det kun nogle få stykker. Men vi ser også eksempler på, at busserne transporteres frem ved hjælp af en chauffør uden passagerer. Så kan man sige, at passagererne er jo heller ikke nødvendige for, at bussen kører, det må vi erkende, men der vil ikke være nogen forretningsmæssigt fornuftig disposition i at lade tomme busser køre. Hvis det var en privat vognmand f.eks., ville han jo i en lang række perioder indsætte mindre biler, men i det hierarki, som er opbygget omkring DSB og for den sags skyld også omkring de amtslige trafikselskaber, ville en sådan ordning være utænkelig.

I min lille hjemby, Horsens, har vi været så uheldige at få DSB til at besørge bybusstrafikken. Vores problem er altså, at de busser, som DSB rent faktisk anvender, ikke kan køre rundt i Horsens, de er for store. Så kun-

ne man sige: nå ja, men det er jo ikke byens problem. Jo, det er det, for med de kæmpebusser, man har sat ind fra DSBs side, har man rent faktisk ødelagt bybilledet.

At DSB også i bybusstrafik stort set er lige glade med den økonomiske side, ser vi af den måde, hvorpå vi i Horsens lider under DSBs bybusdrift. Indtil for 4–5 år siden kom det ikke skatteyderne ved. Skatteyderne var ikke impliceret i bybusdrift, men det er de i dag, for DSB skal jo have dækket sit underskud over kommuneskatten i Horsens, og det fører mig frem til økonomien, som hr. Ivar Hansen delvis berørte. Hr. Ivar Hansen sagde nemlig, at venstre var tilfreds med udviklingen i amterne.

Skal vi se lidt på økonomien både i amterne og i staten, er det ikke forkert at sige, at underskuddet på den kollektive trafik beløber sig til et sted imellem 6 mia og 7 mia kr. Det samlede underskud på den kollektive trafik er af den størrelsesorden. Jeg skal gerne erkende, at venstres amtsborgmester i Vejle, Erling Tiedemann, er gået forud. Jeg skal også erkende, at da vi startede det amtskommunale trafikselskab i Vejle, forventede man et mindre underskud på nogle få millioner kroner, men på nuværende tidspunkt har vi oversteget de 100 mill. kr. i underskud i Vejle amt. Hvis vi tager det som et gennemsnitssamt, og det vil ikke være forkert, fordi vi for det første har jernbanen, hovedjernbanen, igennem – der vil være andre amter, som har endnu større trafikproblemer, og som dermed bliver påført et endnu større underskud – vil vi nå op på et samlet underskud i den kollektive trafik af den størrelsesorden.

Men hvordan kan vi så rette op på det? Ja, vi kan rette op på det ved at sige, at den kollektive trafik ikke udelukkende skal ansues ud fra betragtningen, at det skal være så billigt som overhovedet muligt. Vi kan sige, at vi naturligvis skal drive kollektiv trafik, men at kollektiv trafik naturligvis i omkostninger skal sammenlignes med den individuelle trafik. Mener regeringen så, at der er et socialt problem? Så må det klares over de sociale kasser. Jeg skal ikke hermed sige, at vi bare skal gå på kommunkontoret og hente bybuskort til og fra arbejde, men jeg vil godt sige, at der skal ikke drives socialpolitik over den kollektive trafik.

Jeg vil godt vende tilbage til en del af den kollektive trafik, som jeg indledte med, nem-

[Glensgård]

lig DSB. Her er jeg enig med hr. Grove, som siger, at det nytter ikke meget, at man sidder godt og lunt, hvis man ikke når frem til tiden, og det fører mig frem til at sige: hvad er det, man har opnået? Ja, man har opnået for DSBs vedkommende en bestemt stilart. Vi har vel fået ensrettede hot dogs i København og i Vestjylland ved hjælp af DSB-catering. Det kan der da sikkert være meget fornuft i. Jeg må indrømme, at jeg anser det ikke som noget positivt, men man kunne da godt forestille sig, at der vil være noget økonomisk i, at de var ens både i Vestjylland og i København. Vi har fået ensrettede jernbanestationer, ensrettede restauranter. Den bestemte kniv og gaffel, som DSB nu kører med, er altså tegnet på, at her har vi en DSB-restaurant.

Det første, hr. Povl Hjelt gjorde, var, at han fik lokomotiverne malet om. Han var lige tiltrådt, lokomotiverne skulle males om, og nu har vi fået tofarvede lokomotiver. Det i sig selv kan da godt ske at være noget fornuftigt, det skal jeg ikke benægte. Jeg kan kun sige, at umiddelbart finder vi ikke, at en ansvarlig leder af en virksomhed med 25.000–30.000 ansatte først og fremmest skal koncentrere sig om farverne på lokomotiverne. Man kunne måske forestille sig, at man havde spekuleret lidt på trækraften i stedet for, men det har man ikke gjort. Nej, man har lavet nogle dejlige personvogne, problemet er, at vi har ingen trækraft til at transportere dem fra det ene sted til det andet. To lokomotiver, der kører i Store Bælt, så er det galt, så er hele planen ødelagt. Var det dér, ministeren bad lederen om at gå i gang? Nej, det var det ikke.

Men nu står vi altså over for det, som Peder Syv i år 1683 beskrev som »en snublende Hest maa holdes i Tøjlen«. Vi står over for et problem med DSB, vi står over for et endnu større problem med den kollektive trafik ude omkring i amterne; de skal holdes i tøjlerne, og dertil vil jeg godt tilsige regeringen vor fulde støtte. Det er ikke sikkert, regeringen vil anvende den, men den har vor fulde støtte til, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet og ude omkring i amterne ikke løber løbsk.

I forespørgslen fra fru Margrete Auken, som jo blev stillet engang i november måned, så vidt jeg erindrer, spørges der om, hvad ministeren vil gøre for at fastholde stignin-

gen i brugen af den kollektive trafik og altså undgå, at DSB og de offentlige trafiksselskaber tvinges til at begrænse passagerantallet. Den forespørgsel skulle fru Margrete Auken faktisk have stillet til ministeren for skatter og afgifter, fordi det gør regeringen nemlig alt for. Regeringen øger omkostningerne for den individuelle trafik, vi får øgede benzindgifter, vi får øgede udgifter til vægtafgift, vi får øgede udgifter til reparationer osv. osv., alt sammen på grund af den økonomiske politik, så det kunne ministeren for skatter og afgifter have givet et meget mere – for fru Margrete Auken – tilfredsstillende svar på.

Der skal altså ikke være tale om, at regeringen misforstår fremskridtspartiets signaler, og jeg vil godt bede ministeren om at erindre sig dette. Signalet fra fremskridtspartiet går på, at vi naturligvis må sørge for, at takstniveauet for den kollektive trafik bliver sat op, således at vi får en balance. Det skal ikke forstås på den måde, at vi ikke ønsker at gennemføre kraftige besparelser, for det gør vi så sandelig, for inden for DSBs område kunne man med et snuptag fjerne adskillige, ikke millioner, men adskillige hundrede millioner kroner, uden at det ville ændre så meget som en tøddel ved det serviceniveau, vi tilbyder borgerne med hensyn til transportfaciliteter.

Fremskridtspartiet finder altså, at det er helt urimeligt, at regeringen ikke har taget fat på denne takstpolitik på et langt tidligere tidspunkt.

Endelig til slut skal jeg komme med en ganske lille bemærkning om en del af den kollektive trafik, som ingen andre ordførere har taget sig af, og det er den trafik, der foregår i luften, men som også er kollektiv.

Jeg vil godt bede ministeren om her at bekræfte, at det er regeringens agt ikke lænere at finde sig i SAS-Danairs beslutninger, SAS-Danairs trusler om at indstille ruter inden for det danske rutenet, uden at regeringen samtidig meddeler SAS-Danair, at man vil udlicitere de pågældende ruter til andre selskaber.

Den måde, SAS har behandlet den kollektive trafik på i Danmark, er i hvert tilfælde under al kritik, men jeg er ikke sikker på, at regeringen vil efterkomme et sådant ønske fra fremskridtspartiet. Jeg skal kun sige til regeringen, at der vil komme, naturligvis ikke

[Glensgård]

et folkekrav, for det er så langt fra befolkningen som sådan, der flyver, men der vil komme et krav fra den del af erhvervslivet, som nu bliver afskåret fra en hurtig transport til København. Og så kan regeringen selvfølgelig med sin sædvanlige hånlige vinkel til erhvervslivet sige, at vi ønsker ikke at efterkomme disse ønsker, men det er en urimelig trafikpolitik. Og endnu værre, det er en urimelig erhvervs politik.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil gerne takke de to partier, VS og SF, for forespørgslen, og jeg vil gerne takke ministeren for besvarelsen. Jeg synes, jeg må konstatere, at ministeren i sin besvarelse bekræftede, at det er regeringens hensigt at søge tilvejebragt flere midler til investering i den kollektive trafik.

Vi har i det radikale venstre interesseret os meget for denne problemstilling, eller rettere sagt, vi har interesseret os meget for det lykkelige, der er sket, nemlig at stadig flere synes at interessere sig for at bruge den kollektive trafik, og det har ført os frem til nogle ønsker om, hvordan vi kunne imødekomme befolkningens interesse for den kollektive trafik.

Vi stillede ved behandlingen af finansloven et ændringsforslag, som kunne have været med til at lede pengene derhen, hvor behovet er størst, ikke ved at forøge de offentlige udgifter, men ved at omprioritere inden for trafiksektoren. Jeg vil gerne i dag nævne det spørgsmål igen, og hvis ministeren skulle have glemt det, er det altså Kastrup lufthavn, jeg tænker på. Jeg vil godt spørge ministeren, om han har overvejet den sag fortsat, om der er noget i trafikudviklingen i Kastrup, der siger ham, at vi måske godt kunne spare en del af de 200 mill. kr., som er afsat for 1981 til investeringer i Kastrup lufthavn. Jeg er overbevist om, at ministeren i sine undersøgelser af de faktiske forhold vil støde på tal, som er markante. Der er markant nedgang i operationstallet i lufthavnen. Der er endog et markant fald i antallet af trafikanter, og det er første gang i lufthavnens nyere historie, at vi har en markant nedgang i antallet af rejsende. Og vi har jo fået en lovgivning omkring Kastrup lufthavns videre udvikling, der netop er udformet så fleksibelt, at ministeren ikke er tvunget til at investere. Som han selv

sagde – jeg tror, jeg kan huske det næsten ordret – i sit bidrag, hvis jeg må udtrykke det sådan, til betænkningen, vil der ikke blive investeret i Kastrup i andet omfang, end det er nødvendigt i forhold til udviklingen i trafikallet.

Jeg tror altså, at ministeren har en god mulighed for, uden at vi skal til at ændre i lovgivningen, at udskyde disse investeringer og vente med dem, indtil der måtte være et trafikalt behov derfor. Jeg tror ikke, folk vil kunne forstå, hvis vi går i gang med en stor investering i Kastrup på et tidspunkt, hvor trafiktallene falder, og undlader de nødvendige investeringer samtidig i f.eks. DSBs materiel.

Jeg mener også, vi er nødt til stadig at kigge på vejsektoren. Jeg indrømmer over for ministeren, at det sidste lovforslag, der just er omdelt, om hovedlandevejsproblematikken klart viser, at dér har vi prioriteret ned i meget stort omfang. Det er også nødvendigt, fordi alle de trafikplaner, de vejplaner, vi har haft, er blevet skabt i en tid, hvor der også var stigning i antallet af trafikanter på vejene. Og ministeren nævnte jo, at det har ændret sig siden 1978.

Jeg må give ministeren medhold i, at der er sket en ganske kraftig reduktion i de planlagte vejinvesteringer, men jeg tror stadig, der er behov for, at vi går vores vejprojekter efter, og jeg vil godt nævne her et projekt som Tårnbymotorvejen. Er det nu rimeligt at fastholde den? Er det ikke sådan, at vi burde overveje, hvordan vi kan betjene lufthavnsområdet og Amagerområdet i det hele taget med kollektiv trafik? Jeg ved ikke hvilken type af kollektiv trafik, men der er jo visse overvejelser i gang i DSB om, hvordan det kunne lade sig gøre. Jeg vil godt spørge ministeren, om det kunne tænkes at ligge sådan, at ministeren ville gå ind i de overvejelser endnu en gang. Jeg tror, at hvis han studerer vej-tallene også her i området, vil han se, at der er ikke de tal, som var grundlaget for lovgivningen i sin tid.

Kunne vi gå ind i den slags overvejelser, er der måske endda en del penge frigjort til investeringer andre steder, og vi mener absolut, det er investeringer i den kollektive trafik, der må holde for. Det er der jo også stort set bred enighed om her i debatten i dag.

Vi har tilladt os – og jeg beklager, at vi ikke er nået til vejs ende med det før her i

[Bilgrav-Nielsen]

dag – at formulere et forslag til folketingsbeslutning om den kollektive trafik. En debat om den kollektive trafik, om, hvor investeringerne skal ligge, kan man bedst gennemføre, når man har et lovforslag at debattere på grundlag af. Deraf følger der et udvalgsarbejde. Vi kan analysere trafiksituationen, og vi kan få ministeren til med udvalget at drøfte den økonomiske prioritering inden for trafiksektoren. Derfor vil der, inden butikkerne, havde jeg nær sagt, inden folketinget lukker i dag, blive afleveret et forslag til folketingsbeslutning til fremme af den kollektive trafik. Ikke et forslag, som er fastbundet til nogle enkelte punkter, men som i tre hovedsynspunkter præciserer, hvor vi mener indsatsen skal gøres. Vi mener, indsatsen skal gøres over for rullende materiel og gerne også over for de anlæg, som ministeren nævnte, hvor vi nu planlægger dobbeltspor her på det sjællandske område. Det er også et par eksempler, der må komme med i vores diskussion. Vi nævner også, at ministeren må fortsætte samtalen med amterne om videreudviklingen af de amtslige trafikselskaber. Jeg deler nok den opfattelse, at der hos mange mennesker i dag er en holdning til de nye selskaber, som ikke alle vegne er udpræget positiv. Jeg tror, det er børnesygdomme, man slås med. Jeg tror, vi vil kunne udvikle et system, som i langt videre omfang end i dag også tilgodeser de mere tyndt befolkede egne i landet, og jeg vil godt sætte en streg under, at det er vigtigt, at vi kan det, for hvis ikke vi kan det, vil det vise sig, at hvad vi gør på den kollektive trafiks område vil blive udsat for stadig kritik, hvis det ikke kan gøres på en sådan måde, at de tyndt befolkede egne også mærker en fordel ved disse arrangementer, og det må betyde, at vi skal være realistiske i vores fastsættelse af prisen for at køre med disse selskaber. Det kan ikke være sådan, at de, der ikke har adgang til at kunne bruge den kollektive trafik, kun oplever den kollektive trafik som noget, man skal betale til. Vi må altså stadig væk udbygge den kollektive trafik, også på det amtslige plan, og jeg tror, at det er en sag, som vil kunne finde et fornuftigt leje.

Vi har altså nævnt nogle ganske få punkter i vort forslag, som vi mener der må sættes på, men vi låser os ikke fast på disse punkter. For os er det væsentligt, at vi får lagt en investeringsplan, som opsuger den tilgang,

der er til den kollektive trafik, og jeg vil ikke acceptere, at vi skal betragte tilgangen til den kollektive trafikform som værende et problem. Vi skal sige, at det er en lykkelig situation, vi er kommet i, og så forsøge at få det kollektive trafiksystem til at være et tilbud til så mange som muligt. Naturligvis kan man ikke erstatte privat bilkørsel, det er der ingen, der drømmer om. Naturligvis kan man ikke se en situation i fremtiden, hvor DSB overtager al godstransport, det er heller ikke ønskeligt. Men det er ønskeligt ud fra økonomiske hensyn og trafikikkerhedsmæssige hensyn, at vi stimulerer den kollektive trafik, at vi gør den kollektive trafik fortsat acceptabel for befolkningen, og jeg synes altså, vi skal være lykkelige for, at der har været så stor en tilgang, som vi nu konstaterer.

Men det er indlysende, at der er problemer i forhold til de tyndt befolkede egne. Der er mennesker, som skal have bil. Vi kan ikke indrette os sådan, at vi gør det sværere for disse mennesker, men det er ligesom en lidt anden diskussion. Det er et spørgsmål om afgifter, det er et spørgsmål om bilpriser, og det er et spørgsmål om mange andre ting. Det, vi har diskuteret i dag, og det, jeg har følt, at der har været lagt op til, har været, hvordan vi kunne tilgodese den kollektive trafik, følge med i den udvikling, der er i gang, og dér mener vi altså, at hvis vi nu går i gang i udvalget og får økonomien med ind i billedet også, skulle der være mulighed for, at vi kunne samle et bredt flertal for en virkelig klar forbedring af investeringerne i den kollektive trafik.

Mimi Jakobsen (CD):

CDs ordfører, hr. Bollmann, kan desværre ikke være til stede, så jeg skal begrænse mig til i meget overordnede vendinger at gøre rede for CDs holdning til den forespørgselsdebat, der er blevet rejst i dag.

Jeg vil godt starte med at takke ministeren for redegørelsen, som vi jo fra CDs side stort set kan tilslutte os. Jeg vil nu nok sige, at når ministeren ligesom gør den daværende trafikministers, Niels Matthiasens, ord til sine, kan det måske være så som så med enigheden, nemlig dette om, at et hovedformål må være:

[Mimi Jakobsen]

»At klarlægge, hvorledes man på et realistisk grundlag kan lede trafikken i en bedre retning, dvs. en kollektiv retning«.

Jeg synes, at flere ordførere har været inde på i dag, at man ikke skal se disse to befordringsmåder som nogle modstridende interesser, men som i høj grad noget, der er afpasset efter, at folk har forskellige ønsker. De bor forskellige steder, og de har helt vidt forskellige muligheder for at lade sig befordre. Det skal der være plads til også, og så skal man i hvert fald ikke, som ordførerne også har konkluderet, ved en helt urimelig beskatningspolitik stille disse mennesker uendeligt meget ringere.

Vi mener altså fortsat, at bilismen er et helt nødvendigt supplement, eller rettere, jeg ved ikke, hvad der skal være et supplement til hvad, men i hvert fald må den private bilisme have nogle vilkår, som gør, at man kan lade sig befordre, og jeg må indrømme, at det har undret mig meget, at fru Margrete Auken kan stille det op, som om det er de rige og de raske, der kører i bil, og resten – var det afvigerne, de blev kaldt? – kan så i øvrigt lade sig transportere til fods eller på cykel eller med en bus, hvis der skulle komme en forbi. Jeg synes, at det er naivt og simplificeret. Hvem er det, der har mest brug for en bil? Ja, det er vel i virkeligheden den familie med de to børn, der skal af sted på en daginstitution kl. 7 om morgenen. Det er noget, der kan gøre livet lidt lettere for dem, at man ikke skal have to børn på en cykel, eller man skal have dem ud ved et iskoldt busstoppested og derefter veksle bus tre gange for at nå frem. Det er de raske og de rige! Det er også de raske og de rige sikkert, der bor 40 km fra deres arbejdsplads og desværre ikke har råd til at flytte nærmere eller desværre ikke kan finde sig et passende arbejde i nærheden af, hvor de bor. Det er måske også de raske og de rige, der har natarbejde på et plejehjem og hverken kan komme frem eller tilbage uden en taxakørsel, som bruger det meste af deres to timelønninger. Er det de raske og de rige? Det er så simpelt, simplificeret og dumt, at man næsten må tage sig til hovedet. Og det er disse mennesker, man nu vil putte ind i nogle systemer. Det er glimrende, hvis de var der. Det er glimrende, hvis man havde råd til fra samfundets side at sætte busser ind til dem kl. 4 og kl. 6 om morgenen, men det har man ikke, og det var

måske noget nemmere at lade disse mennesker have mulighed for at transportere sig selv. Så dette med de raske og de rige synes jeg nok, jeg vil bruge temmelig hårde ord på at tilbagevise; det er simpelt hen forvansket og fortegnet. Jeg vil tværtimod påstå, at det netop er de raske og de rige, der kan tillade sig i dag at tage cyklen, der kan tillade sig at bruge den kollektive trafik, for det er dem, der har de bekvemme arbejdstider, det er dem, der har råd til at bo i nærheden af, hvor de arbejder, og i øvrigt har tiden til det. Det er ikke de andre, der skal på daginstitution og hente to børn og købe ind inden klokken halv seks; for da er det nok ikke så morsomt at skulle vente på en bus i tre kvarter. I øvrigt ved man jo, hvor lang tid det tager selv i et tæt befolket område – det gælder i Københavns amt f.eks. – bare at komme på tværs af de eksisterende buslinier. Det er meget udmærket, at man kan komme til byen, til København, på kort tid, men skal man på tværs i en kommune som Gladsaxe, tager det halvanden time at køre tre kilometer eller sådan noget, og det er jo ikke ligefrem noget, der fremmer folks lyst til at betjene sig af busserne.

Det er derfor vores holdning, at man naturligtvis, så vidt der overhovedet er økonomisk mulighed for det, og så vidt der er behov for det, skal imødekomme den gruppe i befolkningen, der ønsker at bruge den kollektive trafik, men man skal ikke forsøge at presse den resterende gruppe over i denne form, da det af utroligt mange grunde er umuligt for den at passe det, den skal, hvis den skal bruge den kollektive trafik.

Vi har som deltager i det økonomiske forlig været med til at bevilge ekstra penge til den kollektive trafik – i ministerens redegørelse er nævnt de 100 mill. kr., der kom ekstraordinært – plus en omfordeling af beskæftigelsesplanen. Det har vi gjort med glæde, og det vil vi sandsynligvis gøre igen, hvis det skulle blive os, der deltager i det næste forlig. Derimod har vi været meget betænkelige ved de store nedskæringer på vejnettet, og jeg må sige, at man nok ikke skal regne med, at CD vil gå meget længere, fordi det simpelt hen efterhånden er en uforsvarlig besparelse, vi ikke kan lade køre fra år til år. Det er jo fuldstændig rigtigt, som ministeren siger, at det ikke alene er bilismen, der bruger vejnettet. Det er i høj grad også den kol-

[Mimi Jakobsen]

lektive trafik, der anvender vores vejnet, og derfor skal det selvfølgelig være i en rimelig stand. Det gælder også motorvejsnettet.

Om takstpolitikken sagde ministeren, at kollektiv trafik til den lavest mulige takst ikke altid er den bedste, og det er jeg enig med ministeren i. Det er klart, at de store underskud på disse trafikselskaber harmonerer meget dårligt med sparekravene til kommuner og amtskommuner og med den generelle tendens alle steder til at holde en uændret skatteprocent. Derfor må man nok sige, at der på mange måder må justeringer til. Jeg kan måske som et drilleri sige til ministeren, at disse justeringer ikke bliver gjort nemmere af de pristoplove, vi vedtager i folketinget, men det er en anden side af sagen.

Kort sagt, centrum-demokraterne synes fortsat, at vi skal forsøge at leve op til de behov, der opstår, men vi ønsker ikke at presse alle befolkningsgrupper ind i et system, som ikke passer til alle. Det turde forhåbentlig også være klart efter debatten i dag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Fru Mimi Jakobsens overfald på mig mindede mig om Marie Antoinettes bemærkning, dengang hun hørte, at folket sultede: Hvorfor spiser de ikke kager?

Hvis fru Mimi Jakobsen af og til frekventerede busserne, ville hun måske opdage, at de, der sidder der, fortrinsvis er husmødre med småbørn på vej til og fra den i forhold til dem alt for dårligt placerede institution. Det er ikke dem, der har bilerne. Men jeg ved godt, at der i meget høj grad er forskel med hensyn til forudsætninger og solidaritet mellem os og centrum-demokraterne.

(Kort bemærkning).

Mimi Jakobsen (CD):

Bemærkningen om solidaritet har jeg svært ved at få til at passe, jeg føler mig i hvert fald ikke på ringeste måde solidarisk med fru Margrete Auken.

Jeg kan i hvert fald sige, at jeg har et udmærket kendskab til, hvem der sidder i disse busser, og det, jeg mener, er, at man skulle gøre det nemmere for netop disse befolkningsgrupper, så de kunne befordre sig selv, for det er dem, der har brug for det. Det gør

man ikke ved en beskatningspolitik, der er fuldstændig urimelig, og hvor man betaler tre gange den pris, en bil skulle koste. Det var det, jeg angreb for.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Første gang jeg lagde mærke til navnet Erhard Jakobsen, var i forbindelse med en udtalelse, som denne fremsatte om begrebet dollargrin, som der jo var noget, der hed i årene efter krigen.

Hr. Erhard Jakobsen sagde dengang, at målet må være: hver familie sit dollargrin. Det blev han skældt meget ud over i sit socialdemokratiske parti, og man spurgte ham offentligt, om det virkelig skulle være formålet med socialismen, hvortil hr. Erhard Jakobsen svarede: ja, hvad troede I? Troede I, at formålet var, at de rige skulle have dollargrin, og de fattige skulle køre på cykel? Socialismens og socialdemokratiets formål, sagde han, må da netop være, at alle, herunder ikke mindst de svært stillede enlige mødre, fattige osv., har mulighed for at skaffe sig egen familiebil.

Det er altså det, vi hos CD forstår ved solidaritet med de vanskeligst stillede. Det skal gøres muligt for enhver familie at have sit eget befordringsmiddel, hvilket ikke står i nogen som helst modsætning til den omstændighed, at den kollektive trafik skal være så praktisk og hensigtsmæssig og behageligt indrettet som overhovedet muligt.

Kurt Hansen (VS):

I ministerens besvarelse af vores forespørgsel kom der desværre ikke mange nye ting frem. Det var en tam og traditionel redegørelse, ministeren gav. Det var en redegørelse, som krøb uden om at give et kontant svar på, hvilke mere generelle initiativer man ville tage for at sikre en udbygning af den kollektive trafik. VS er langt fra tilfreds med det svar, vi har fået fra ministeren i dag. Hensigtserklæringer gør det ikke.

Alt imens trafikministeren på regeringens vegne tilsyneladende helt uforpligtende kan gå rundt og citere tidligere trafikministres ideer om, hvordan den kollektive trafik skal prioriteres, og generelt udtale, at han er sympatisk indstillet over for en udbygning af den kollektive trafik, ser vi, hvordan den kollekti-

[Kurt Hansen]

ve trafik er ved at blive ødelagt på grund af manglende nyinvesteringer og store prisforhøjelser. Det er aldeles utilfredsstillende, at forholdene for den kommunale og amtskommunale del af den kollektive trafik skal styres af realvækstrammer og amtsrådenes manglende muligheder for eller lyst til at sikre de investeringer, der skal til for at opsure den tilgang, den kollektive trafik oplever, og for at få den gjort så attraktiv, at endnu flere vælger denne trafikform. I stedet for at bruge denne situation til virkelig at satse på at udbygge den kollektive trafik, der er langt mere miljøvenlig, langt mere benzinøkonomisk og langt mere samfundsmæssigt forsvarlig, lader man det flyde. Man har nærmest det indtryk, at den tilgang, der er sket til den kollektive trafik, opfattes som uønsket og belastende.

Hvis vi ser generelt på det, ser vi, at der er sket en tilgang til den kollektive trafik på omkring 20 pct. bare inden for det seneste år, men der er langtfra sket en tilsvarende udbygning i faste anlæg eller i rullende materiel. Resultatet har været en massiv niveausænkning og store prisforhøjelser. Hvis det ikke er, fordi tilgangen er uønsket, så må det være, fordi de amtskommunale trafiksselskaber og kommunerne, som det ser ud i dag, er uegnede til at klare de opgaver, som de lovmæssigt er sat til at klare. Det skal selvfølgelig ikke forstås på den måde, at vi mener, det var bedre, hvis det var private, der havde den kollektive trafik, tværtimod, det skal ses som et udtryk for, at vi mener, at lovgivningen bør strammes op. Vi mener, der bør fastsættes nogle minimumsstandarder, som skal opfyldes vel at mærke. Jeg vil godt spørge ministeren, hvordan han ser på en ændring af lovgivningen i denne retning, så vi får stillet nogle krav til de niveauer, der skal opfyldes ude omkring i amterne og kommunerne, altså gennem en påbudslinje, som fastsætter nogle høje minimumsstandarder, og hvor staten går ind og yder tilskud til disse trafiksselskaber for at sikre, at dette rent faktisk sker.

Ministeren har brugt en relativt stor del af sin redegørelse til at forklare om kompetence og økonomi og sådan noget. Ministeren har fastslået, at kompetencen ligger hos amterne og kommunerne, og at vi ikke kan gøre noget herindefra. Jeg vil godt sige til ministeren, at det har vi været klar over hele tiden. Ministeren har brugt meget af sin tid, når

han har været i udvalget, bl. a. for at diskutere den kollektive trafik, på at fortælle os disse ting. Men netop fordi kompetencen ligger så entydigt dér, og fordi man fra statslig side ikke kan stille nogle krav til de forskellige trafiksselskaber, må det være helt rimeligt, at man stiller nogle høje minimumskrav. Det kan ikke være sådan, at der på grund af denne kompetencefordeling skal ske en blokering af bl. a. det, ministeren selv har udtrykt, ganske vist i sine principielle synspunkter, omkring udbygningen af den kollektive trafik.

Det er vores opfattelse, at ministeren gør præcis det samme, som da vi sidst havde spørgsmålet om forringelser og fordyrelser af den kollektive trafik til debat: ministeren glider af, ministeren viser ingen vilje til at få gjort noget effektivt ved problemerne. O.k., vi kvitterer naturligvis for de oplysninger, ministeren har givet, om, at der sker en udbygning her og dér, og at der bliver bevilget nogle millioner kroner til dette og hint kollektive trafikformål, men det er langtfra tilstrækkeligt bare til at opsure den tilgang, der er sket, og det har vi også fået at vide af ministeren i redegørelsen. Der burde naturligvis tages ganske anderledes fat på disse problemer, så der virkelig satses på at få skabt en god kollektiv trafik, som modsvarer de behov, befolkningen har. Det er jo generelt over hele linjen, det ser sort ud. Det er inden for HT og de øvrige amtskommunale trafiksselskaber, og det er inden for den kommunale trafik generelt set. Priserne bliver sat 20-40 pct. i vejret ud over det, priserne skulle stige med. Vi har set, hvordan DSB selv udtrykker beklagelse over, hvordan situationen ser ud. Jeg vil godt citere ganske kort fra den redegørelse, der blev givet den 1. april 1980 om materielsituationen:

»Udviklingen er ikke problemfri. Der er efterhånden så mange mennesker i togene, at servicen er på vej ned under det niveau, DSB finder rimeligt.«

Jeg vil gerne høre ministerens kommentar til dette. Dette er udtalt for knap og nap et år siden, og der har været en voldsom stigning siden, og de ekstrabevillinger, der kommer, modsvarer på ingen måde stigningen, hvilket betyder, at det må se endnu værre ud på nuværende tidspunkt end det, der refereres til her.

[Kurt Hansen]

Med hensyn til S-togene og regionaltrafikken gælder det samme: stor tilgang og manglende bevillinger. Der er sket en eksplosiv tilgang til S-togtrafikken og den regionale trafik. Godt nok må vi sige, at S-togene er blevet udbygget noget, men langtfra tilstrækkeligt i myldretiden. Ikke mindst i de sjællandske regionaltog er det helt kaotisk, her må folk simpelt hen stå som sild i en tønde. Hvornår agter ministeren at sætte ind over for det problem, der hedder den sjællandske regionaltrafik?

Og så et lillebitte hjertesuk, det er bare en detalje: kunne ministeren ikke gøre noget ved den stivstikkerholdning, DSB-ledelsen udviser i forhold til mulighederne for at medtage cykler i S-togene, eller som et minimum sikre, at det på forsøgsbasis bliver gennemført? Det ville ikke spille nogen rolle, om S-togene fra endestation til endestation var 5 minutter længere om det, og det ville tjene DSB aldeles til ære, hvis de gik med på sådanne tanker.

De ansatte under DSB og de amtskommunale trafikselskaber må ligesom brugerne sikres ordentlige forhold. Lønnen skal op, arbejdsforholdene skal forbedres, og overarbejdet skal afskaffes. Jeg vil godt i forbindelse med denne problemstilling høre ministerens vurdering af den kendsgerning, at mange flygter fra disse arbejdspladser, og hans vurdering af lønnens størrelse og arbejdsforholdene generelt og overarbejdet. Vi mener, at der bør ske en forbedring også for dem, der er ansat inden for den kollektive trafik, lige så vel som der skal ske en udbygning til gavn for brugerne.

Vi mener, at økonomien af ministeren bliver brugt til at forvanske billedet af de muligheder, det ville indebære at satse kraftigt på den kollektive trafik. Ministeren siger bl. a. i sin redegørelse:

»I denne forbindelse må det erindres, at kollektiv trafik til den lavest mulige takst ikke altid er den bedste. Lave takster og store driftsunderskud stiller krav til skatteprocenterne. Et stærkt voksende driftsunderskud vil derfor have tendens til at begrænse investeringsmidlerne. Derfor forhindres den løbende anlægsfornyelse og udbygning, som er nødvendig for at undgå kvalitetsforringelser.«

Jeg vil tillade mig at kalde det en noget snæversynet betragtning. En investering i en

langsigtet trafikpolitik med kraftig betoning på det kollektive ville betyde, at pengene kom manglefold tilbage. Uden at jeg skal opgøre værdien af undgåede færdselsuheld alene i kroner og øre, er det vel værd at nævne, at vejdirektoratet har udregnet, at de samlede besparelser som følge af faldet i antallet af trafikulykker i forbindelse med den såkaldte oliekrise i 1973-74 alene udgjorde 1,7 mia kr. Dette vil jeg godt have ministeren til at bekræfte.

Derfor er det forkert, og derfor er det aldeles urimeligt at se bort fra, at en væsentlig begrænsning i privatbilismen giver kæmpebesparelser på en lang række områder i samfundet, og at mulighederne for at begrænse privatbilismen ligger i en virkelig udbygning af den kollektive trafik, at gøre den attraktiv. Derfor skal den kollektive trafik gøres attraktiv gennem en forhøjelse af serviceniveauet og gennem lavere priser.

Det er fristende at spørge, om ministeren helt har glemt, hvad det er for nogle konklusioner, Nordkolt-rapporten, der er den hidtil største nordiske trafikundersøgelse, egentlig indeholdt. Den viser, at en reduceret biltrafik, som svarer til, hvad der var omkring 1960, og en meget kraftig udbygning af den kollektive trafik ville give kæmpebesparelser for såvel den enkelte som for samfundet, kæmpebesparelser i størrelsesordenen 4.000 kr. pr. indbygger pr. år, fra spædbarn til olding. Det synes jeg er besparelser, det er værd at se at få fingrene i, når man taler så meget om besparelser og økonomi.

Undersøgelsen konkluderer, at den bilfattige by med en stærkt udbygget kollektiv trafik er langt at foretrække. Der kan spares milliardbeløb til udbygning af vejanlæg, til parkeringspladser, til sygehusudgifter, fordi antallet af trafikulykker falder væsentligt, og samtidig vil det betyde en række miljømæssige fordele, fordi luft- og støjforurening vil være væsentligt formindsket. Jeg vil godt bede ministeren om at kommentere mulighederne for nogle besparelser på længere sigt af denne størrelsesorden, hvis man virkelig satsede på den kollektive trafik. Disse forhold sammen med de store energibesparelser, der vil være ved en kraftig satsning på den kollektive trafik, viser, hvor nødvendigt det er med en styring af tingene kombineret med en bevidst politisk prioritering af den kollektive trafik.

[Kurt Hansen]

Da vi ikke har fået et tilfredsstillende svar fra ministeren i dag, skal jeg på vegne af SF og VS fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget pålægger regeringen inden samlingens slutning at fremlægge konkrete planer for at fastholde stigningen i brugen af den kollektive trafik, bl. a. ved gennem lovgivning og tilskud at sikre,

at der lægges loft over persontaksterne,

at der gennemføres højere minimumsstandarder for geografisk dækning og kapacitet i amter og kommuner, samt at gennemføre en væsentlig fremskynselse af DSBs udbygningsplaner.

Herefter går tinget over til næste punkt på dagsordenen.«

Tredje næstformand (Ove Jensen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår i debatten.

Inge Krogh (KrF):

Kristeligt folkepartis ordfører, hr. Chr. Christensen, kan ikke være til stede, og jeg skal derfor på hans vegne udtale følgende:

Fra 1950 og frem til midten af 1970'erne skete der en flerdobling af persontrafikken. Denne voldsomme udvikling fandt i overvejende grad sted i personbiltrafikken. Dette medførte store valutaudgifter til importerede biler, behov for betydelige vejanlæg og endelig et stort energiforbrug.

Den økonomiske udvikling her i landet med stigende betalingsbalanceunderskud og voldsomt stigende oliepriser måtte naturligvis gøre det nødvendigt at prioritere den kollektive persontrafik meget højt. Det var da også på den baggrund, kristeligt folkeparti under udarbejdelsen af den nu vedtagne finanslov støttede forslaget om yderligere at føre 100 mill. kr. over til kollektiv trafik på jernbanen, såvel den statsdrevne som den private.

Det er med tilfredshed, vi kan konstatere, at befolkningens forståelse for og benyttelse af den kollektive trafik har været stærkt stigende i de sidste år. På enkelte strækninger har stigningen endda været 40 pct. og mere. Men denne stigning er ikke problemfri. På grund af begrænsede økonomiske midler har det ikke været muligt at udbygge kapaciteten

af det rullende materiel i tilstrækkelig grad. Resultatet er blevet overfyldte tog og busser i en sådan grad, at passagerernes komfort er forringet betydeligt og deres tålmodighed sat på en hård prøve, så man må frygte en vis gliden tilbage til den private personbiltrafik med yderligere forringelse af landets økonomi til følge.

Ved udarbejdelsen af det kommende finanslovsforslag må man have disse forhold stærkt fremme, og en positiv prioritering af den kollektive trafik bliver stærkt nødvendig.

Problemerne er store i HT-området og de tæt bebyggede områder, men kristeligt folkeparti vil advare mod tendensen til at løse disse områders problemer ved at overflytte ressourcer fra de tyndt befolkede områder. Netop i de tyndt befolkede områder er den kollektive trafik meget dårligt udbygget, mange busruter er nedlagt, andre kører kun en enkelt daglig eller ugentlig tur, og i weekenderne er mange beboere i disse egen fuldstændigt isolerede, hvis de ikke selv har bil.

Der må på statsligt såvel som på amtskommunalt og kommunalt niveau ydes en ekstra indsats, så den kollektive trafik kan blive anvendelig og attraktiv. Vi håber, at de amts- og fælleskommunale trafikselskaber, der nu er dannet eller under dannelse, kan blive et positivt element i denne forbindelse.

Alfred Hansen (DR):

Der er naturligvis i Danmark behov for en god og effektiv kollektiv trafik. Spørgsmålet er, i hvor høj grad man for skatteyderkroner skal finansiere den kollektive trafik, og hvordan man via skattelovgivningen, via afgifter, skal regulere behovet for og brugen af kollektiv trafik og privat trafik. Der synes jeg nok, at VS og SF har afsløret en helt speciel holdning her i folketinget, og det tror jeg ikke de er kede af at få konstateret.

Jeg kan imidlertid undre mig over, at SF og VS i den grad vil lade statskassen finansiere den kollektive trafik, når man ved, hvem det er, der betaler skatterne. Det er jo arbejderne oppe på 3. sal. Det er jo ham, der ingen fradrag har på sin selvangivelse, der skæpper forholdsvis meget i statskassen, og det er altså ham, de to partier navnlig vil have til at finansiere den kollektive trafik. Jeg finder det også meget urealistisk, når disse to partier kræver, at man skal lægge loft

[Alfred Hansen]

over taksterne inden for den kollektive trafik. Det finder jeg ulogisk, og det finder jeg urealistisk, fordi der også finder prisstigninger sted på de drivmidler, den kollektive trafik anvender. Derfor synes jeg nok, at de to partier burde se lidt mere nuanceret på forholdene.

Jeg har også indtryk af, at de to partiers ordførere i dag meget sjældent i hvert fald lægger mærke til, hvordan trafikken fungerer vest for Valby Bakke. De har efterladt det indtryk hos mig, at Danmarks befolkning bor i Århus, Odense, Ålborg og fortrinsvis i København. Dette er imidlertid ikke tilfældet. En stor del af Danmarks befolkning bor og har sit daglige virke i områder, hvor tog dårligt nok er noget, man læser om, og busen er dårligt nok noget, man ser i weekenden. Det er i disse områder, man i allerhøjeste grad har behov for at være selvtransportabel.

Man kunne selvfølgelig spørge de to ordførere, om det er sådan, at de vil have forskellige niveauer for benzinafgift og registreringsafgift for biler, så man kommer dem i møde, som geografisk er forhindret i at benytte den kollektive trafik til daglig, at de skal have en lavere afgift på benzin og en lavere registreringsafgift end os, der med deres fortolkning er så heldige at bo i et område, hvor der er en veludbygget kollektiv trafik.

Jeg synes også, at det hører med i billedet, at den boligpolitik, der har været ført de senere år, har været stærkt bestemmende for, hvor folk har bosat sig, og jeg vil i stilfærdige vendinger bede forespørgerne om også at fokusere på en liberal boligpolitik, som jeg mener hører med i billedet, hvis man vil skabe rimelige trafikale forhold. Men da det ikke er boligpolitikken, der er til debat, skal jeg afstå fra at gå yderligere ind i den problematik.

Der har jo fundet bevisligt kraftige stigninger sted i prisen på benzin og olie, i registreringsafgift på biler, i forsikringer på biler, vægtafgift osv. Så er det klart, at man overvejer, om ikke folk ved i højere grad at bruge den kollektive trafik kunne spare nogle penge. Der må sigtes på at finde en balance, sådan at man ikke, som VS og SF tilsyneladende gerne ville, og det er vel nok god socialistisk tankegang, gør alle offentlige transportmidler gratis. Så kan det godt være, at vi kan

få folk til at køre i tog og busser, og hvis ikke de kom, selv om det var gratis, så var VS og SF vel også villige til at give passagererne en tikroneseddel eller en halvtredser, hvis de blot ville benytte dem. Nej, man bør i årene fremover stille efter at få balance mellem driftsudgifter og indtægter, også i den kollektive trafik. Jeg siger ikke, at det kan klares fra den ene dag til den anden, og vi skal skaffe rimelige forhold for den kollektive trafik både i statslig regie og i amtskommunal regie.

Når fru Margrete Auken taler om, at privatbilisterne er et forkælet folkefærd, så vil jeg gerne spørge, hvad det er, der har gjort privatbilisterne så forkælede. Er det det, at hver gang de køber en bil, så betaler de tre gange bilens pris? Eller er det det, at over halvdelen af benzinprisen er afgifter? Hvad er det, der får fru Margrete Auken til at sige, at det er et forkælet folkefærd? Det er måske det, at de ud over disse store udgifter i forbindelse med at køre i bil til og fra arbejde – det må også være arbejderens ret og den mulighed, han bør have for at passe sit arbejde og bo dér, hvor han gerne vil bo – har den fornøjelse at betale en stor skat til dækning af underskuddet inden for den kollektive trafik. Det synes jeg nok fru Margrete Auken har pligt til at give en forklaring på.

Jeg vil gerne henvende mig til ministeren og sige tak for redegørelsen, tak for det meget omfattende materiale, ordførerne har fået. Jeg synes, det giver os i hvert fald mulighed for at føre en frugtbar debat. Jeg er særdeles glad for den konklusion, ministeren drager – det synes jeg også forespørgerne burde hæfte sig ved:

»I denne forbindelse må det erindres, at kollektiv trafik til den lavest mulige takst ikke altid er den bedste. Lave takster og store driftsunderskud stiller krav til skatteprocenterne. Et stærkt voksende driftsunderskud vil derfor have tendens til at begrænse investeringsmidlerne. Derved forhindres den løbende anlægsfornyelse og udbygning, som er nødvendig for at undgå kvalitetsforringelser.«

Det er kloge ord. Det er udtalt af en, der har fornemmelse for, hvordan tingene hænger sammen, og er ikke udtryk for en eller anden urealistisk filosofi.

Jeg vil gerne spørge ministeren, hvilke planer han og navnlig DSB har med hensyn til

[Alfred Hansen]

at genåbne lokale stationer. Jeg kan tage et par eksempler. På Fyn – det er et rent tilfældigt valgt eksempel, det er det, der ligger øverst i min underbevidsthed – har man mellem Nyborg og Odense lukket stationerne, men der kører tog. Der er ingen personbefordring mellem de stationer, der ligger mellem Nyborg og Odense.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om ikke de sidste par års udvikling har givet ministeren en tro på, at der måske kunne genetableres personbefordring på f. eks. denne strækning og andre strækninger i landet af tilsvarende art. Togene kører der jo i forvejen, der er også godstransport, og hvad ville være mere rimeligt, end at man forsøgte nu, efter den udvikling, vi har været inde i, med energikriser og høje benzinpriser osv. at give trafikanterne en chance for også at benytte DSB? Endvidere har vi en del sidestrækninger, som er hovedleverandører til hovedstrækningerne. Jeg synes også, at på mange af de sidestrækninger, hvor man har opretholdt godstransporten, burde man overveje at genindføre persontransport.

Når vi taler om kollektive trafikmidler, så er der i hvert fald én gruppe, vi lige bør skænke et par ord, og det er de fysisk handicappede. Hvilke planer har ministeren og regeringen med hensyn til at forbedre de trafikale forhold for de fysisk handicappede? Det er et spørgsmål, som debatteres en gang hvert år eller hvert andet år, men der sker faktisk ikke mere. Jeg synes, der her bør være basis for virkelig at sætte ind for at give dem en mulighed. De er jo i forvejen handicappet på den måde, at selv om de får foræret en bil, så kan de måske ikke engang blive transporteret i den. Ministeren kan hente inspiration i nogle af vore nabolande, og jeg kunne i grunden godt tænke mig at vide, hvilke lande der navnlig har været inspirationsgiver til indkøb af vogne og anskaffelse af lokomotiver, hvilke lande der for ministeren står som, skal vi sige mønsterværdige med hensyn til gode ideer og inspirationer på dette område.

Ministeren har jo også andre steder i sin redegørelse berørt noget meget aktuelt. Ministeren oplyste, at man i den seneste tid har friholdt den kollektive trafik for besparelser, og hvordan har ministeren været i stand til det? Jo, siger ministeren, vi har foretaget en kraftig opbremsning i den statslige anlægsak-

tivitet på vejområdet. Det synes jeg ikke er særlig kløgtigt. Jeg synes nok, det er kløgtigt i nogen grad at friholde den kollektive trafik for besparelser, men jeg synes ikke, det er kløgt at sige – det er åbenbart det, man har gjort: nu sparer vi på vejanlægsudgifterne, og så bruger vi dem i den kollektive trafik. Disse to ting hører sammen. Der er over 200.000 arbejdsløse, man bevilger flere milliarder kroner til forskellige beskæftigelsesfremmende foranstaltninger efter de forhåndenværende søms princip, og man kan ikke rigtig registrere, hvor stor effekten har været af det. Hvad med at bruge et par hundrede millioner kroner til at få færdigudbygget de vejanlæg, vi har været i gang med så længe?

Til fru Margrete Auken en kompliment. Fru Margrete Auken har hæftet sig ved, hvor meget det koster for hver trafikulykke, vi har her i landet, og jeg synes, det er tegn på en vis proportionssans hos fru Margrete Auken, at hun stiller nogle ting op over for nogle andre ting. Det er rigtigt, at det er store penge, der bruges nationalt på trafikulykker, men ud over det ret kolde og kyniske at regne i kroner og øre er der altså noget menneskeligt i det, og det synes jeg burde tælle stærkt, når vi planlægger den kollektive trafik og færdiggørelse af vore vejanlæg. Det er kynisk, hvis man ved at forringe investeringerne i vejanlæg er medvirkende til, at der sker flere trafikulykker.

Jeg havde gerne set, at fru Margrete Auken i december, da retsforbundet fremsatte forslag om at færdiggøre nogle af de mange motorveje, vi har påbegyndt, men som vi ikke har gjort færdige, havde lyttet til de argumenter, jeg fremførte for f. eks. vort forslag om at gøre den fynske motorvej færdig, men det gjorde fru Margrete Auken ikke. Prøv lige at læse den rapport, der er kommet fra spildevandsafdelingen i Odense kommune vedrørende trafikuheld i Odenseområdet og om, hvad det har kostet, og hvad det har medført af menneskelige tragedier. Måske fru Margrete Auken og jeg kan mødes et eller andet sted, få en fornuftig afbalancering mellem hensynet til den kollektive trafik, og hvad den må koste, hvad der må bruges af statskroner, og hensynet til fornuftige anlægsinvesteringer til brug også for privatbilerne.

(Kort bemærkning).

Kurt Hansen (VS):

Der er et par ting, hr. Alfred Hansen trak frem i sit indlæg, som ikke skal drukne i den almindelige debat. Derfor har jeg bedt om denne korte bemærkning.

Hr. Alfred Hansen spurgte os, om vi kunne tænke os at gå ind for lavere benzinafgifter eller lavere vægtafgifter for dem, der bor i de tyndere befolkede områder. Nej, hr. Alfred Hansen, det kan vi ikke. Denne forespørgsel handler om en udbygning af den kollektive trafik, også i de ikke tæt bebyggede områder. Der skal også gives nogle tilbud til dem, der bor dér. Naturligvis skal det ikke kun være i storbyerne, disse tilbud skal gives, de skal gives helt generelt.

Jeg vil derudover sige til hr. Alfred Hansen, at hans måde at stille problemerne op på med balance imellem driftsudgifter og indtægter accepterer vi ikke. Jeg mener, at både jeg og fru Margrete Auken i vores indlæg har bevist og dokumenteret, at der ved en satsning på den kollektive trafik på privatbilismens bekostning vil være kæmpemæssige summer at spare på bygning af parkeringspladser og P-huse, på bygning af motorveje på Fyn og alle mulige andre steder og netop, når benzin- og oliepriserne går op.

Vi ved, at der er så mange økonomiske fordele, der er så mange menneskelige fordele ved at satse på den kollektive trafik fremfor på privatbilismen, at vi slet ikke kan acceptere den problemstilling, der bliver stillet op fra hr. Alfred Hansens side – vi mener, at den er falsk – at der skal være balance mellem driftsudgifter og indtægter.

(Kort bemærkning).

Alfred Hansen (DR):

Jeg synes da nok, det kunne være særdeles relevant at få tingene sat lidt på plads. Hvor meget kunne hr. Kurt Hansen og VS forestille sig der måtte være i driftsunderskud på de offentlige transportmidler? Hvor meget vil man yderligere forøge skattetrykket for at kunne tilfredsstille VS'ernes behov for så billig en befording som overhovedet muligt? Er det de 2,5 mia kr. i underskud, der nu gives i tilskud fra staten til de offentlige transportmidler, eller er det 10 mia kr.? Hvilket bud? Hr. Kurt Hansen siger vi har nogle planer og nogle forslag om, at der sandelig også skal sættes ind i de tyndt befolkede om-

råder. Er det nye jernbaner, man vil have bygget, eller er det busser, der skal køre rundt og samle folk op ved dørene? Hvad har VS i grunden tænkt sig? Eller er det bare nogle vage formuleringer og nogle skønne hensigtserklæringer? Hvad skal det koste skatteyderne fremover, hr. Kurt Hansen?

(Kort bemærkning).

Kurt Hansen (VS):

Jo mere man satser på den kollektive trafik fremfor på privatbilismen, jo større driftsunderskud vil der selvfølgelig blive. Men samtidig med, at der bliver dette større driftsunderskud, vil der blive væsentlige besparelser, som er langt, langt større end det driftsunderskud, der opstår. Derfor accepterer vi slet ikke den problemstilling, hr. Alfred Hansen argumenterer ud fra. Hver gang man giver 100 kr. til den kollektive trafik, vil der komme 500 kr. igen i besparelser på en række samfundsmæssige områder. Derfor kan man ikke bruge denne kasseopdelte, firkantede måde at argumentere på. Vi må nødvendigvis se tingene i deres rette sammenhæng, og det giver altså nogle kæmpebesparelser på længere sigt at give nogle millioner kroner – helst temmelig mange millioner kroner – ud på nuværende tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Alfred Hansen (DR):

Jeg må altså bare nøgternt konstatere, at hr. Kurt Hansen ikke har sat tal på sine beregninger og sine smukke hensigtserklæringer. Jeg synes, det havde været særdeles relevant, og hr. Kurt Hansen har haft chancen. Hvor mange milliarder kroner er det, VS vil ofre på den kollektive trafik? Hvor mange milliarder kroner ekstra er det, hr. Kurt Hansen vil ud og opkræve hos lønmodtagerne og arbejderne, for at man kan få taksterne i den kollektive trafik bragt ned i et sådant niveau, at det tilfredsstiller hr. Kurt Hansens ønsker med hensyn til takstpolitik? Det synes jeg nok det var relevant at få at vide, også af hensyn til det dagsordensforslag, hr. Kurt Hansen skal have til afstemning om lidt. Hvad skal det koste, hr. Kurt Hansen? Er der tal, eller er der ingen tal?

(Kort bemærkning).

Kurt Hansen (VS):

Det skal ikke koste noget – der skal spares. Det er dokumenteret bl.a. igennem Nordkolt-rapporten, at der ligger kæmpe-mæssige besparelser ved at sigte mod et niveau for privatbilismen, som svarer til det, der var omkring 1960, og så i øvrigt udbygge den kollektive trafik kraftigt. Vi ved, at det ville spare ca. 4.000 kr. for hver eneste dansker, hvert eneste spædbarn og hver eneste olding. Det vil blive noget med ca. 16.000 kr. pr. år pr. familie, der kunne spares. Heri er indregnet de udgifter til investeringer i såvel faste anlæg som rullende materiel inden for den kollektive trafik, hvilket jeg vil bede ministeren om at komme herop og bekræfte i sin svarrunde.

Askjær Jørgensen (FP):

Det har været en meget provokerende debat at høre på i eftermiddag. Man forgylder den kollektive trafik, man fortæller, hvad det koster at køre kollektivt, og man snakker om, hvor dyrt det er at køre i privatbiler. Sidst hørte vi hr. Kurt Hansen fortælle, at der kunne spares 16.000 kr. pr. familie.

Jeg vil gerne, om hr. Kurt Hansen vil bekræfte, om ministeren vil bekræfte, at de mange milliarder kroner, man får ind i afgifter på den private trafik, på den private bilisme, kommer man til at mangle. Dem vil man tabe, og de skal betales af danske lønmodtagere, af folkepensionister, ad anden vej.

Det, SF og VS gør sig til talsmand for i eftermiddag, er noget af det mest lønmodtagerfjendtlige, man kan forestille sig. Med hensyn til den lønmodtager, der bor i en jysk landsby, og som skal stå ved et bånd på et slagteri i 8 timer eller 9 timer om dagen, kræver VS og SF, at han ikke nøjes med at stå op kl. 5 om morgenen, så han kan nå frem til slagteriet i egen bil og være på arbejdspladsen kl. 6, det er ikke nok. Nej, man må have ham ud af sengen ved 3.30-tiden, og så skal han bruge 1½–2 timer ekstra med at krydse frem og tilbage i bus og tog og vente ved stoppesteder osv. Han skal op 1½–2 timer før. Og hvad så, når han har fyraften ved 15-tiden, må han så komme hjem igen? Nej, nej, så kan han få lov til at rasle rundt igen en 3–4 timer. SF og VS går ind for, at han skal tage af sted på arbejde ved 3–4-tiden om morgenen, og så kan han få lov til at

komme hjem kl. 7 om aftenen – eller kl. 19, hvis man bedre kan forstå det. Det er det, SF og VS gør sig til talsmand for for meget store dele af det danske samfund.

Hjertelig til lykke, danske lønmodtagere, med at skulle pådattes, at de eventuelt skulle stemme på SF og VS som arbejderpartier. Jeg kan ikke forestille mig noget mere lønmodtagerfjendsk end det, man varter op med fra disse partiers side, der absolut vil forgylde den kollektive trafik.

Det er vel en måneds tid eller to siden der var en TV-udsendelse med et indslag fra Ålborg, hvor man lavede en sammenligning mellem, hvad det kostede en lønmodtager at tage med bussen på arbejde, og hvad det kostede ham, når han kørte i sin egen bil. Det var også helt falsk propaganda i forhold til de faktiske realiteter. Man sammenlignede med, hvad busbilletten kostede, og hvad det kostede ham at køre i privatbil. Man glemte at lave den realistiske sammenligning, hvad det reelt koster at køre med bus eller med tog, når man lader dem koste det, det skal koste, uden statstilskud, og så alternativet afgiftsfri privatkørsel.

Hvis man havde afgiftsfri privatkørsel, så var det langt, langt billigere end kollektiv trafik på alle områder. I Jylland har det været sådan i mange år, at hvis 4 personer kunne køre sammen i en privat personvogn, så kunne det aldrig betale sig at tage med toget til København. Hvis det var således, at det var afgiftsfrit at køre i privatbiler, så kunne det løbe rundt ved, at vi kørte enkeltvis i privatbiler.

Jeg vil spørge ministeren, om han er i stand til at forelægge noget som helst materiale om, hvad det koster at køre i privatbiler, alternativt med kollektiv trafik, når begge dele er totalt uden påvirkning af afgifter og tilskud. Altså: kollektiv trafik uden offentlige tilskud og privatbilisme uden statsafgifter, hvad er billigst, hr. minister?

Ministerens for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Det beregningsmateriale, hr. Askjær Jørgensen efterlyste med sine seneste bemærkninger, er jeg ikke i stand til på stående fod at fremlægge. Dermed har jeg også svaret på et af de spørgsmål, hr. Glensgård stillede. Hr. Glensgård var i sit indlæg inde på de

[Ministeren for offentlige arbejder]

samme ting, som hr. Askjær Jørgensen berørte til allersidst.

Dernæst må jeg sige i forbindelse med hr. Askjær Jørgensens bemærkninger, at jeg for mit eget vedkommende ikke nærer noget ønske om at blive taget til indtægt for hr. Kurt Hansens regnestykker. De regnestykker, hr. Kurt Hansen har fremlagt for tinget her i dag – og jeg må forstå: med fuld opbakning fra fru Margrete Aukens side – er regnestykker, som efter min opfattelse ikke kan lægges til grund for det, vi her i tinget forstår ved en realistisk politik.

Hr. Alfred Hansen gjorde nogle bemærkninger om den omprioritering, som jeg også selv har været nærmere inde på i min besvarelse af forespørgslen. Jeg må selvfølgelig notere mig, at hr. Alfred Hansen beklager meget dybt, at denne omprioritering har ført til, at der i indeværende finansår er gennemført visse besparelser på det statslige vejområde. Det er et synspunkt, og det synspunkt, hr. Alfred Hansen her har forfægtet, må jeg notere mig. Jeg skal afholde mig fra at spørge hr. Alfred Hansen, hvordan han uden en sådan omprioritering ville have skaffet de midler, som nu er blevet fremskaffet til udbygning af den kollektive trafik.

Der skal imidlertid ikke være tvivl om, at jeg i allerhøjeste grad har forståelse for udbygning af motorvejsnettet. Jeg går vel heller ikke for langt, når jeg samtidig tilkendegiver, at jeg også selv, ja, måske mere end hr. Alfred Hansen, der i øvrigt er valgt på Fyn, virkelig har forståelse for, at det er hamrende nødvendigt, at man får motorvejsnettet syd om Odense gjort færdigt. Det har jeg aldrig lagt skjul på. Jeg har heller aldrig lagt skjul på, at jeg beklager meget, at vi i konsekvens af den omprioritering, jeg her har redegjort for, bl.a. er kommet i den situation, at færdiggørelsestidspunktet for det omtalte motorvejsarbejde er blevet udskudt en kortere periode.

Hr. Alfred Hansen spurgte også, hvilke planer man har med hensyn til at genåbne lukkede DSB-stationer. Jeg er ikke i stand til i dag at give et konkret svar på dette spørgsmål. På den anden side skal jeg da gerne anføre, at det måske ikke er udelukket, at der kan være stationer rundt omkring i landet, som er lukket for nærværende, men som i kraft af den udvikling, vi har været vidne til på det allerseneste, bør genåbnes. Der ligger

ikke i denne udtalelse noget løfte for så vidt angår bestemte stationer, det er mere en generel betragtning, jeg har anført, og denne generelle betragtning kan tages som udtryk for, at vi selvfølgelig er villige til at se på konkrete sager, hvis konkrete sager senere bliver os forelagt.

Hr. Alfred Hansen var også interesseret i at høre nærmere om, hvorvidt der kunne blive tale om at genåbne visse sidebaner, som er blevet lukket for persontrafik inden for de seneste år. Tilsvarende ønsker har været fremme med visse mellemrum, også fra anden side på Fyn – lad mig endelig huske at sige det samtidig. Med de oplysninger, jeg er i besiddelse af, er jeg imidlertid ikke i stand til her i dag at give det mere kontante tilfald, som jeg forstod at hr. Alfred Hansen gerne ser fra min side ved denne lejlighed. Efter de oplysninger, jeg er i besiddelse af, er der grund til at antage, at der ikke vil være økonomi i den genåbning, hr. Alfred Hansen her efterlyser.

Dernæst må jeg sige, at jeg er meget taknemmelig for hr. Alfred Hansens bemærkninger om de fysisk handicappede, og i den forbindelse vil jeg gerne minde om de forbedringer, der allerede er sket for så vidt angår de fysisk handicappedes benyttelse af den kollektive trafik. Det er ting, som DSB har været stærkt optaget af gennem de senere år.

Og så kommer jeg til det af hr. Kurt Hansen fremsatte forslag om motiveret dagsorden. Jeg er ikke i stand til at tage imod det af hr. Kurt Hansen fremsatte forslag om motiveret dagsorden, allerede af den grund, at hr. Kurt Hansen ifølge det efterlyser initiativer fra min side til ny lovgivning i indeværende folketingssamling. Med den respekt, som også jeg må udvise over for tingets beslutninger og de beslutninger, der træffes andre steder her i huset, er jeg afskåret fra at fremsætte de forslag, hr. Kurt Hansen her efterlyser. Det er beslutninger, som jeg nok tror at hr. Kurt Hansens eget parti har været med til at træffe. Jeg må erkende, at det mere er en formel betragtning, jeg her anfører, og derfor vil jeg gerne samtidig sige, at der er ting i dette forslag om motiveret dagsorden, jeg står meget uforstående over for, bl.a. spørgsmålet om, hvordan forslagsstilleren vil finansiere denne kollektive trafik, samtidig med at der lægges loft over persontaksterne.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Det er jo et spørgsmål, som jeg tidligere har været inde på, og jeg skal ikke her gentage, hvad jeg allerede har sagt.

Hr. Kurt Hansen spurgte i sit indlæg, hvorvidt jeg ville tage initiativ til ændringer i loven om den regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. Det har jeg ikke haft under overvejelse. Når det er sagt, vil jeg gerne føje til, at jeg mener, at med den lov, tinget her har vedtaget, har vi i høj grad en god lov. Den har jo kun været gældende i en begrænset tid, og vi har vel ikke endnu indhøstet alle de erfaringer, som vil kunne indhøstes med denne lov. Det er også mit indtryk, at man ude omkring i amterne og i primærkommunerne virkelig er optaget af at få denne lov ført ud i livet på en tilfredsstillende måde, og jeg mener, det i sig selv taler imod lovgivningsinitiativer fra min side.

Hr. Kurt Hansen stillede mig en række andre spørgsmål, som jeg mener at jeg har været inde på i min besvarelse af forespørgslen, og i denne besvarelse kan der findes svar på disse spørgsmål. Dog finder jeg anledning til, i forbindelse med hr. Kurt Hansens efterlysning af en mulighed for at få cyklen med i toget, at gøre den bemærkning, at der her er tale om et spørgsmål, som har været gjort til genstand for visse overvejelser hos DSB. Der er gennemført et undersøgelsesarbejde, som er gengivet i en nyligt offentliggjort rapport. Med baggrund i de oplysninger, som indeholdes i den rapport, tror jeg ikke, at jeg går for langt ved at sige, at når hr. Kurt Hansen har fået læst rapporten, så vil hr. Kurt Hansen uden tvivl give mig medhold i, at det ikke for nærværende er nogen realistisk tanke. Hvorvidt det bliver det senere, kan selvfølgelig ikke udelukkes. Derimod synes jeg nok, at der kan være grund til at fremhæve, hvad der også er anført i rapporten, betydningen af visse forbedringer af forsendelsesordninger og etablering af cykelparkering ved visse stationer, noget, som DSB har vist interesse i samarbejde mellem DSB og visse kommuner.

Hr. Bilgrav-Nielsen var også inde på spørgsmålet om omprioritering og stillede mig i den forbindelse det spørgsmål, om der kan spares penge på den igangværende udbygning af lufthavnen i Kastrup. Det tør jeg selvfølgelig ikke udelukke, men dermed er der ikke givet løfte om, at der kan spares, for

vi må jo ikke se bort fra, at der i forbindelse med lufthavnen i Kastrup i høj grad er tale om et investeringsefterslæb, der er affødt af, at vi gennem en meget lang periode her i tinget havde en diskussion om at flytte lufthavnen fra Kastrup til Saltholm. Der blev talt meget om den tanke. Det, der imidlertid ikke var tale om, var at få truffet de fornødne beslutninger.

Den diskussion var årsag til, at en række meget påtrængende investeringer i Kastrup blev udskudt, og det er forklaringen på, at vi har et investeringsefterslæb derude i dag, som vi efter min opfattelse må være stærkt optaget af at få tilgodeset inden for en overskuelig tid, også med baggrund i, at Kastrup har en meget stærk placering set i relation til det luftfartssamarbejde, vi er inde i på internationalt plan. Det er en udbygning, der også lægges megen vægt på fra SAS' side, og det synes jeg nok der i høj grad er grund til at nævne i denne forbindelse. Dertil kommer, at lufthavnen i Kastrup er en virksomhed, en arbejdsplads, hvortil der knytter sig meget store erhvervsmæssige og beskæftigelsesmæssige interesser, det bør vi heller ikke se bort fra i denne sammenhæng.

Så forstår jeg, at hr. Bilgrav-Nielsen er modstander af, at Tårnbymotorvejen bliver gjort færdig. Jeg forstår på hr. Bilgrav-Nielsen, at han hellere ser etableret en S-bane på Amager – sådan skal det vel forstås, de to projekter blev i hvert fald stillet op over for hinanden. Der kan siges mange fornuftige ting om tanken om en S-bane til Amager, det er imidlertid ikke mit bord. Ifølge den lovgivning, der gælder for den kollektive trafik i hovedstadsområdet, er der her først og fremmest tale om et spørgsmål, der henhører under hovedstadsrådet. For så vidt angår Tårnbymotorvejen skal jeg her blot henvise til den gældende lovgivning og de forpligtelser, der er affødt heraf.

Hr. Glensgård gjorde i sit indlæg meget ud af det forestående generaldirektørskifte i DSB. Jeg står noget uforstående over for, at hr. Glensgård her fra denne talerstol omtaler dette generaldirektørskifte i den form, som tilfældet var, men det må være hr. Glensgårds egen sag.

Derimod skal der ikke være tvivl om, at jeg for mit eget vedkommende beklager dybt, at hr. Hjelt har besluttet sig til at forlade DSB om få måneder. Samtidig vil jeg også

[Ministeren for offentlige arbejder]

gerne her fra tingets talerstol understrege det store arbejde, som hr. Hjelt har udført gennem den periode, hvor hr. Hjelt har haft sit virke inden for DSB.

Til spørgsmålet om, hvorvidt SAS-Danair har under overvejelse at nedlægge visse indenrigsruter, skal jeg kort og godt sige, at jeg er ikke bekendt med trusler af den art, som hr. Glensgård her nærmere var inde på. Jeg er bekendt med de stigende omkostninger, som luftfarten er berørt af, også for så vidt angår indenrigsruterne. Mere skal jeg ikke sige om den sag – i hvert fald ikke i dag.

Hr. Grove gjorde nogle bemærkninger om individuel trafik i relation til den kollektive trafik. Hr. Groves indlæg giver ikke anledning til mange bemærkninger fra min side, men jeg synes nok, jeg bør udtale, at der ikke er tale om, at man vil tvinge befolkningen til at benytte den kollektive trafik. Det, der er tale om, er, at man anstrenger sig for at tilgodese befolkningens stærkt stigende ønsker om en udbygning af den kollektive trafik. Det er det, jeg er optaget af, det er det, regeringen er optaget af. Her må vi erkende, at vi immervæk halter bagefter. Vi har ikke været i stand til at give den kollektive trafik den placering, der vitterlig er behov for under hensyntagen til befolkningens ønsker.

Hr. Grove rettede derudover et par spørgsmål til mig. De var vel af mere drillende art, hvis jeg må sige det sådan. Jeg tænker her på spørgsmålet om etablering af en eventuel privat busrute fra Århus til København. Der var et par andre private ruter, som hr. Grove samtidig havde med inde i billedet. Det er ruter, som hr. Grove tidligere har spurgt til på reglementeret vis såvel her i salen som i udvalget om offentlige arbejder. Jeg mener også, jeg har lov til at sige, at jeg har givet klare svar på de spørgsmål, der har været stillet mig herom tidligere. Jeg er ikke i dag i stand til at sige mere.

Jeg har forstået, at hr. Grove har været optaget af, at jeg skulle ændre persontrafikrådets afgørelse. Må jeg endnu en gang meddele, at hjemmel hertil har jeg ikke i den gældende lovgivning, og jeg må jo holde mig til den gældende lovgivning. Persontrafikrådets afgørelser er endelige i sager af den art.

Dernæst et par bemærkninger i forbindelse med hr. Ivar Hansens indlæg. Jeg har noteret mig, at hr. Ivar Hansen på sit partis vegne meget stærkt fremhævede, at man var

modstander af statsstøtte til fælleskommunale trafikvirksomheder såvel i amter som ude i kommunerne. Det er et synspunkt, der er fremlagt her i dag på en klar og meget konstant måde, og det er et synspunkt, som jeg også har noteret mig. Det er et synspunkt, som jeg også godt kan forstå baggrunden for. Men når jeg har sagt det, må jeg samtidig have en bemærkning med om – og her tror jeg, også hr. Ivar Hansen er enig med mig – at når der er tale om HT-området, må vi ikke se bort fra, at der her ligger en investeringspukkel, en investeringspukkel, som jeg nærmere redegjorde for i min besvarelse af forespørgslen, en investeringspukkel, som efter alt at dømme har sit udspring i den måde, hvorpå HT startede for få år siden.

Med de bemærkninger mener jeg også at jeg har givet et klart svar på fru Margrete Aukens spørgsmål om, hvorvidt jeg ville komme med klingende mønt til amter og kommuner i deres videre bestræbelser i forbindelse med udbygningen af den kollektive trafik inden for disse områder.

Otto Mørch (S):

Jeg skal ikke begynde en anden omgang. Jeg har bare den opgave på socialdemokratiets vegne at afvise det fremsatte forslag om motiveret dagsorden. Jeg vil gerne bruge den samme motivering, som just er givet af ministeren, og som jeg ikke behøver gentage. Jeg synes, det er en unødvendig dagsorden. Hvis man virkelig har fulgt med i den redegørelse, der kom fra ministeren, og de tilsagn, der kom fra mig som ordfører, kan man ikke være i tvivl om, at netop socialdemokratiet er klar til at fortsætte sit positive arbejde for en kollektiv trafikudvikling i dette land.

Må jeg lige gøre den bemærkning, at jeg ligesom ministeren var noget overrasket over hr. Glensgårds vurdering af generaldirektør Hjelts indsats. Jeg vil gerne tilslutte mig ministerens vurdering af Povl Hjelts indsats, og det vil jeg også gerne gøre som formand for jernbanerådet.

Bare den slutbemærkning, at hvis jeg skal vurdere den debat, der har fundet sted her indtil nu, vil jeg sige, at jeg synes, det har været både en god og en nyttig debat. Hvorfor? Fordi jeg føler, at folketinget har erkendt situationen på det kollektive trafikområde. Så har vi bare tilbage at håbe på og

[Otto Mørch]

arbejde for, at man også lever op til det politiske ansvar for at bedre situationen på det kollektive trafikområde.

Ivar Hansen (V):

Jeg har i og for sig kun en enkelt bemærkning at gøre til ministeren angående spørgsmålet om eventuel statsstøtte til de regionale busselskaber, statsstøtte direkte eller indirekte under en eller anden form. I mit første indlæg advarede jeg imod at gå ind fra statens side i projekter af den art. Jeg har naturligvis i den forbindelse nærlæst den del af ministerens tale, som netop går på spørgsmålet om en investeringspukkel i hovedstadsområdet med hensyn til behovet for en forlængelse af S-banestrækningerne. Jeg har lagt mærke til, at ministeren i sit svar på forespørgslen siger med henblik på eventuelle forhandlinger med hovedstadsrådet:

»Fra regeringens side vil der ved disse forhandlinger blive taget udgangspunkt i den specielle ordning, der findes i hovedstadsområdet for de lokale statsbanestrækninger.«

Nu husker jeg lovforslaget om kollektiv trafik i hovedstadsområdet, som vi behandlede her i folketinget i foråret 1977. Jeg husker også, at den daværende minister for offentlige arbejder i sit oplæg og i sit lovforslag til folketinget havde det ønske, at man skulle have givet en langt større dækning til hovedstadsområdet, at man skulle have givet muligheder for langt større investeringer i hovedstadsområdet end for det øvrige land. Derfor er jeg bange for resultatet, hvis man fra regeringens side går ind i forhandlinger med hovedstadsrådet med henblik på at udjævne den investeringspukkel, vi står foran. Det kan naturligvis isoleret betragtet siges at være fornuftigt og rimeligt, men man skal ikke se bort fra, at man herved let løber den risiko, at man forrykker den investeringsbalance, hvis man kan tale om en sådan, der hidtil har været i DSBs samlede virksomhed. Jeg går ud fra, at ministeren ikke kan regne med i de nærmeste år at komme til at disponere over væsentligt forhøjede bevillinger. Det er også på den baggrund, jeg advarer ministeren mod at gå ind i konstruktioner af den art, i hvert fald uden at have vurderet tingene i en sammenhæng.

Hvis formålet med denne eftermiddags debat har været at få vedtaget den dagsor-

den, som SF og VS nu har fremsat, ja, så må det siges at være skønne, spildte kræfter; så har eftermiddagen været fuldstændig spildt. Men vel, der kan måske alligevel siges at have været en del nytte af den tid, hvori vi har ført denne debat. Det er under alle omstændigheder ganske nyttigt, at de partier, der har haft – og formentlig også i de kommende år får – et ansvar for trafikudviklingen her i Danmark, med jævne mellemrum udveksler synspunkter om de mere principielle holdninger til den fremtidige trafik herhjemme. Vi kan selvfølgelig ikke tilslutte os den fremsatte dagsorden.

Margrete Auken (SF):

Det er en stor ære, der er overgået os, at vi således har givet anledning til, at de ansvarlige har kunnet få lejlighed til at udveksle tanker om en situation. Vi er meget benovede over således at have fået den ros.

Derudover vil jeg sige, at jeg synes, de tanker stort set har været få og små. I betragtning af, at den danske befolkning faktisk alle sammen, også de, der bor i de tyndt befolkede områder, snakker om situationen i den kollektive trafik og venter sig en eller anden form for initiativ, for slet ikke at tale om fantasi – det er stadig væk det, vi beder om – så har det været en noget mat affære. En meget stor del af tiden er gået på at snakke om: hvordan undgår vi, at noget bliver bedre?

Der er to hovedsynspunkter, jeg godt vil fremhæve i dette svar. Det ene er den totale mangel på drøftelse af hele sikkerhedsspørgsmålet i forbindelse med en ændring af vores trafik. Jeg vil godt citere fra Nordkoltrapporten det sted, jeg bragte et lille citat fra før. Jeg er i øvrigt meget ked af, at vi ikke har fået flere kommentarer fra ministerens side til dette store rapportarbejde; det har været meget skuffende. Jeg vil godt tage dette ene citat:

»Trafiksystemet synes i dag mest at være udformet for at give størst mulig bevægelsesfrihed til de raske og stærke i samfundet« – det var derfra, jeg havde det, fru Mimi Jakobsen – »dvs. de med god økonomi, udholdenhed, godt helbred og hurtig opfattelses- og reaktionsevne.«

Der er altså en hel del mennesker, der ikke er i den situation og ikke opfylder alle

[Margrete Auken]

disse krav. Det havde været meget væsentligt, om vi i højere grad havde fået dem ind i denne debat – bortset fra den omsorg, som hr. Alfred Hansen lagde for dagen i forbindelse med sin sædvanlige fynske motorvej, som næsten kommer frem, som Karthago gjorde i Catos taler.

Der er selvfølgelig kommet det forslag fra flere sider, stærkest fra fru Mimi Jakobsen, at alle de svage skal bures inde i eller forpansres i biler. Det er rigtigt, at sådan som trafikken er i dag, er man mere i sikkerhed i sin bil, end man er, når man færdes frit. Der kom også forslag fra fremskridtspartiet om, at man ophæver alle skatter på biler og alle afgifter. Så bliver det nemt nok at køre. Ud over, hvad det giver af store problemer, ud over de kolossale forskydninger, der bliver i vores ressourceforbrug, ud over det miljøsvineri, der kommer, mener jeg, det er en ganske umenneskelig måde at være sammen med hinanden på, bag hver sit panser. Jeg ved ikke, om fru Mimi Jakobsen og andre havde tænkt sig, at vi skal begynde at give småbørn kørekort, at alle grupper skal have adgang til et kørekort, eller om de stadig væk skal være afhængige. Skal de i det hele taget være der, har de overhovedet lov til at være i trafikken, har de lov til at være i landet? Når man selv har små børn, er det forfærdeligt at se dem angste for at færdes i deres allernærmeste omgivelser. De kommer nærmest i panik fra en alder af 2 år over for disse uhyggelige væsener, der flintrer om ørerne på dem. Jeg synes godt, vi kunne have brugt mere tid på den side af debatten.

Den anden side, som til gengæld har været meget inde, har været omsorgen for de tyndt befolkede områder. Jeg glædede mig over hr. Ivar Hansens udtalelse om de utrolig mange mennesker, der bor i de tyndt befolkede områder. Jeg tænkte på en horisont, der var fuld af ensomme ryttere. Men det er da rigtigt, at selv om de områder er tyndt befolkede, så skal de da også have muligheder. Der skal det nemlig heller ikke kun være mænd, der skal have lov til at køre bil. I øjeblikket er det sådan, at 3/4 af alle pladser i de private biler – ikke bare af ratpladserne, men af alle pladser – er optaget af mænd i alderen 20–65 år. Det skal ikke bare være dem, der har mulighed for at komme rundt, og som ellers, hvis de ikke har direkte adgang til privatbil, skal flytte.

Vi efterlyste i vores optakt lidt mere fantasi. Jeg vil godt henvise til en artikel, jeg havde håbet ministeren havde kastet sig over med iver og interesse, fordi den kom lige før denne debat. Det er en artikel, der har været i det sidste nummer af Danske Kommuner, den hedder »Behovsstyret kollektiv trafik«. Her er et fuldstændigt orgie af ideer og fantasi i forhold til, hvad ministeren har fremlagt. Jeg må medgive, at det selvfølgelig er et sølle sammenligningsgrundlag, men alligevel, der er masser af ideer der.

Når vi har været med til at fremsætte den dagsorden, er det bl. a. for at tvinge denne – i hvert fald på dette område – lidt nøjsomme og matte regering til at sætte en lille smule i gang og tænke: hvordan løser vi dette problem, hvordan gør vi dette land til et land, der er rart at være i? Ikke bare – og nu gentager jeg – for de rige, de stærke og de raske mænd.

Jeg vil godt i forlængelse af dette sige, at det også var her, vi skulle have haft mulighed for at komme til at drøfte økonomien. Jeg er ikke ganske enig i hr. Kurt Hansens noget forkortede måde at beregne Nordkolt-rapportens besparelser på. Der går lidt for kort tid, fra man investerer, til man får pengene ind igen, også ud fra Nordkolt. Men det er altså heller ikke et spørgsmål om økonomi i første omgang. At det bliver det på den lange sigt, er en anden side af sagen. Jeg mener, at det er penge, der gives til liv og velfærd. At de så kommer hjem til sidst, er måske ikke det værste, der kunne ske.

Grove (KF):

Jeg vil gerne takke ministeren for det svar, jeg fik. Mit spørgsmål var ikke drillende ment, det var alvorligt ment. Denne gang spurgte jeg omhyggeligt om ministerens mening, ikke hvad han mente om trafikrådet, og hvem der havde rettighederne. Jeg spurgte, om ministeren mente, det var fornuftigt, at man forhindrede privat kollektiv trafik i at komme i gang. Om det var fornuftigt, at blot fordi det er privat, kan man ikke starte op, selv om det er billigt for samfundet at gøre det på den måde.

Det andet spørgsmål, jeg rejste, lå måske lidt i forlængelse deraf, men det havde alligevel et andet perspektiv. Det var spørgsmålet om kollektiv trafik til EF, om man privat

[Grove]

kan forvente, at ministeren vil gå ind for oprettelse af en sådan rute, som der er tegn på vil blive oprettet.

Så vidt jeg har forstået, har ministeren indirekte repræsentanter i persontrafikrådet, som måske varetager ministerens embedsinteresse. Når der sidder nogle, der er udpeget indirekte af ministeren, går jeg ud fra, at de står til ansvar over for ministeren. Jeg vil gerne spørge, om det ikke er korrekt forstået.

Med hensyn til kollektiv trafik og individuel trafik var vi vel nogenlunde enige om, at det skulle være et både-og. Ministeren mente, at jeg havde tolket regeringens holdning lidt forkert på det område. Det er da muligt, at ministeren ikke er klar over de sammenhænge, der er. Når der i øjeblikket er et kolossalt pres på den kollektive trafik, så har det i hvert fald noget af sin årsag i, at man fra regeringens side sidste gang lagde ekstra 50 øre på benzin. Der er ingen tvivl om, at den fordyrelse, som var følgen af den beskatning, man lagde dér, var med til at tvinge folk over i den kollektive trafik. Når ministeren ikke har været helt klar over de sammenhænge, går jeg ud fra, at han vil tage det op og for fremtiden, når vi skal have et både-og, tage meget hensyn til, at man ikke igennem beskatning tvinger folk over i den kollektive trafik.

Det foreliggende forslag om motiveret dagsorden vil vi stemme imod. Der er mange begrundelser for det, men de fleste har været nævnt.

(Kort bemærkning).

Otto Mørch (S):

Hvis hr. Groves udtalelser vedrørende persontrafikrådets 3 politiske repræsentanter – sådan følte jeg det – var noget af en insinuation, må jeg bede hr. Grove gå herop og give os tre politiske repræsentanter en undskyldning. Hvis hr. Grove kender noget til persontrafikrådets arbejde og forretningsorden, så ved hr. Grove, at det er bygget på den lovgivning, hr. Grove selv har været med til at vedtage her i folketinget, og han ved, at vores væsentligste opgave er at tage overordnede trafikplanlægningshensyn, det vil altså sige undersøge, om der er behov for sådanne fjernruter og tage stilling til dem. Jeg var meget ked af hr. Groves udtalelser, både for mit

eget vedkommende og for mine to politiske kolleger, der sidder i persontrafikrådet.

(Kort bemærkning).

Grove (KF):

Jeg har ikke sagt, at hr. Otto Mørch eller de to andre er udpeget af ministeren til at sidde der. Det ved jeg ikke om de er. Det, jeg sagde, var, at jeg troede, persontrafikrådet var opbygget bl. a. med repræsentation for DSB og trafikministeriet, for at ministeren havde reference fra dette persontrafikråd, for at han blev orienteret om, hvad der foregik i det persontrafikråd. Jeg spurgte, om det ikke var årsagen til, at det var bygget sådan op. Jeg går ud fra, at det er derfor, man har fastsat i loven, at ministeren har en tæt forbindelse til persontrafikrådet.

Kurt Hansen (VS):

Jeg vil afslutningsvis konstatere, at vi ikke har fået noget tilfredsstillende svar i den forespørgselsdebat, vi har rejst. Det har været de generelle og aldeles uforpligtende løfter, ministeren har givet. Der har ikke med de bevillinger, ministeren har talt om, på nogen måde været lagt op til, at man bare skulle dække den tilgang, der har været tale om inden for de seneste par år til den kollektive trafik.

Jeg må sige det samme om den socialdemokratiske ordførers, hr. Otto Mørchs, udtalelse om, at socialdemokratiet vil fortsætte sit positive arbejde ud fra at have erkendt situationen. Hvis det positive arbejde består i at undlade at sikre, at bare den tilgang, der sker, modsvares af øgede investeringer, synes jeg ikke, man kan flotte sig med at kalde det for positivt arbejde.

Jeg vil gerne sige til ministeren, at det, jeg hev frem om økonomien, var ikke mit regnestykke, som ministeren gerne ville gøre det til. Jeg har bygget det på den Nordkolt-rapport, som er blevet lagt frem, og mig bekendt har ministeren ikke taget afstand fra de konklusioner, der er draget dér. Det tror jeg også ministeren vil få svært ved at gøre.

Jeg mener ikke, at jeg har nævnt – det skal også være til fru Margrete Auken – at pengene ville komme ind med det samme. Naturligvis ikke. Jeg har sagt: når man investerer nogle millioner kroner i den kollektive trafik, kommer de mangefold tilbage. Men

[Kurt Hansen]

naturligvis viser de virkninger sig først på et senere tidspunkt. Det er en detalje, som jeg ikke troede var nødvendig at diskutere.

I lederen i det sidste nummer af Danmarks Amtsråd – som jeg selvfølgelig forudsætter at ministeren har læst, fordi han må holde sig godt orienteret om de forskellige meninger om den kollektive trafik – påvises det, at for nogle ganske få hundrede kroner pr. skatteborger yderligere ville det være muligt at gennemføre en udbygning, der modsvarede den tilgang, der er sket. Var det ikke en idé, at man fik mulighed for det, og at det ikke blev begrænset af de realvækstrammer, der eksisterer?

Ministerens nævnte, at det var en god lov, man havde gennemført med lov om kollektiv trafik uden for hovedstadsområdet. Vi har endnu ikke indhøstet alle erfaringer, sagde ministeren. Men vi har fået indhøstet så mange erfaringer, at det viser sig, at lovgrundlaget ikke er tilstrækkeligt til at sikre, at der sker en tilstrækkelig udbygning af den kollektive trafik bl. a. på grund af realvækstrammer og bl. a. på grund af, at man i kommuner og amtskommuner ikke er tilstrækkelig indstillet på at opskrive skatteprocenterne på kort sigt. Man kan sige, at der vil være så store statslige besparelser på et senere tidspunkt, at det ville være helt rimeligt og naturligt, at staten gik ind med de tilskud, som vi har peget på her i debatten.

Ministeren afviste dagsordensordensforslaget med en teknisk-bureaukratisk argumentation. Jeg mener ikke, at vi siger, lovgivningen skal være gennemført, inden denne samling er slut. Det, vi beder om at få, er nogle konkrete planer for en kommende lovgivning. Det er de planer, vi vil have på bordet. Nogle planer, der er i overensstemmelse med det indhold, som vi her har udtrykt. Derfor må ministeren komme med en politisk begrundelse for at afvise vores dagsordensforslag og ikke nogle rent tekniske begrundelser gående ud på, at man nu har aftalt, at der ikke kommer flere lovforslag igennem folketinget, når de er fremsat efter den 1. februar.

Sluttelig: det har altså ikke været nogen særlig opløftende debat. Det ser ikke ud til, at den stigning i den kollektive trafik, der er foregået, bliver modsvaret af forbedringer og udbygninger af hverken faste anlæg eller rullende materiel, og der vil slet ikke – hvis det er op til den nuværende trafikminister – bli-

ve tale om en bevidst politisk satsen på og styring af den kollektive trafik på privatbilismens bekostning, hvilket vi naturligvis beklager meget.

(Kort bemærkning).

Otto Mørch (S):

Jeg har blot den korte bemærkning til hr. Grove, at hvis jeg var hr. Grove, ville jeg være betydelig mere forsigtig både med angreb og kritik, når man ikke ved mere om det, man vil kritisere, end hr. Grove her har dokumenteret. Det ligger sådan – og jeg vil gerne understrege, at sådan ligger det på grundlag af den lov, der er vedtaget om persontrafikrådet – at ministeren ikke har noget som helst ansvar for persontrafikrådet. Det er et helt suverænt organ på det lovgrundlag, som vi har lavet her. Jeg vil henstille til hr. Grove, at han er lidt mere forsigtig – også for hans egen skyld.

Alfred Hansen (DR):

Jeg skylder lige at oplyse, at retsforbundet agter at stemme imod dagsordenen fra hr. Kurt Hansen. Det gør vi af flere grunde. For det første fordi hr. Kurt Hansen med sit dagsordensforslag lægger op til, at der skal føres socialpolitik over trafikpolitikken. Det synes vi ikke er nogen god idé. Endvidere ønsker vi ikke, at man på forhånd lægger sig fast på, at der skal lægges loft over person-taksterne. Det må alt afhænge af, i hvilken udstrækning udgifterne stiger for den kollektive trafik. Endelig kan man vel ikke forlange, at regeringen og folketinget skal sikre, at der gennemføres minimumsstandarder. En stor del af den kollektive trafik ligger jo i amternes regie. Det, det kan dreje sig om for statens og folketingets vedkommende, kan vel kun være med hensyn til DSB. Der skal jeg da gerne give den tilføjelse, at vi er helt enige med hr. Kurt Hansen i, at der bør være en udbygningsplan for DSB, og vi ser også gerne den fremskyndet. Men det er sådan set også det eneste i dagsordenen, som vi synes er acceptabelt på nuværende tidspunkt.

Vi agter altså at stemme imod.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden af Kurt Hansen (VS) (se foran) forkastedes, idet 14 stemte for, 107 imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af:

Forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1980.

(Lovforslag nr. L 125. Fremsat 22/1 81).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Glensgård (FP):

Vi skal nu ved denne debat vurdere det rimelige eller det urimelige i den politik, som regeringen sammen med forligspartierne og sammen med et flertal i finansudvalget har ført i 1980. Vi har fået forelagt dokumenter fra regeringen, som klart fortæller os, at det, som regeringen normalt gerne vil diskutere i forbindelse med en finanslov, nemlig drifts-, anlægs- og udlånsunderskuddet for 1980, hvor regeringen havde budgetteret det til godt 10 mia kr., blev 17½ mia kr. Drifts-, anlægs- og udlånsunderskuddet steg fra godt 10 mia kr. til 17½ mia kr. Bruttokasseunderskuddet steg naturligvis tilsvarende: fra ca. 37 mia kr. til 43½ mia kr.

Da fremskridtspartiet under debatten om finanslovsforslaget påpegede, at regeringens underskud ikke ville komme til at holde, stod man og sagde: ja men de fremskridtsfolk overdriber altid. Desværre må vi erkende, at vi tog fejl. Vi underdrev nemlig. Da vi diskuterede finanslovsforslaget for 1981, talte vi om et kasseunderskud i størrelsesordenen godt 52 mia kr. Det vil ikke være forkert at sige, at det underskud formentlig kommer til at ligge et sted mellem 56 og 58½ mia kr., og hvis regeringens fejlskøn skal holde for 1981, som de har holdt for 1980, vil kasseunderskuddet komme til at ligge på et sted mellem 59 og 60 mia kr. i 1981.

Der er noget specielt, der slår igennem ved det tillægsbevillingslovsforslag, som regeringen har fremsat denne gang, idet regeringen på forhånd har meddelt, at selv om der er

mange unøjagtigheder, ønsker regeringen ikke at rette på det.

Trafikministeren var til samråd i finansudvalget i sidste uge, og trafikministeren meddelte, at der var et fejlskøn på 57,3 mill. kr., et fejlskøn, hvorom trafikministeren sagde, at han ikke helt havde overblik over, hvorfor det egentlig var opstået. Jeg citerer fra et udvalgsbilag til finansudvalget, bilag 16-48 af 27. januar:

»Jeg kan oplyse, at P & T er i færd med at undersøge, på hvilke områder dette senest konstaterede merforbrug optræder. På sidste side i bilag 2 er angivet en foreløbig forklaring herpå, som jeg finder det rigtigt at orientere finansudvalget om, uanset at jeg ikke i dag er i stand til på grundlag af det materiale, jeg har modtaget fra P & T, at vurdere, om det anførte holder stik, idet undersøgelserne med henblik på regnskabsmæssig forklaring ikke er afsluttet.«

Trafikministeren kommer altså i finansudvalget, 8 dage før vi skal behandle tillægsbevillingsloven, og siger: der er nogle unøjagtigheder på 57,3 mill. kr., som jeg ikke tør give nogen forklaring på. Men, siger trafikministeren, det skal vi nok gøre, når vi til sin tid skal aflægge regnskabet, så gør vi det i form af en regnskabsmæssig forklaring. Det er naturligvis uacceptabelt, at man ved en regnskabsmæssig aflæggelse giver en forklaring på et fejlskøn, et merforbrug på 57 mill. kr.

Vi har sagt til trafikministeren, at han naturligvis måtte fremkomme med et ændringsforslag til tillægsbevillingslovsforslaget, således at det blev i overensstemmelse med de faktiske udgifter, men trafikministeren har med sædvanlig arrogance afvist det og sagt, at det var der ingen grund til, man kunne sagtens klare det med en regnskabsmæssig anmærkning. Regnskabsmæssige anmærkninger, det er jo sådan noget, man foretager ude i erhvervslivet. Hvis man ser, at der er en konteringsfejl, siger man: der er sket en konteringsfejl, og dermed giver man en revisorpåtegning. Men her har vi et merforbrug, som ministeren for 8 dage siden ikke vidste hvordan var opstået, og nu skal vi altså behandle et tillægsbevillingslovsforslag, hvor vi netop skal tage fat på de problemer.

I det hele taget må vi nok sige, at det er et betydeligt overforbrug, der er tale om i post- og telegrafvæsenet. Det er 300 mill. kr. Ja, vi