

[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 statsministerens 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 banetrafik 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