

[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.