

[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