

[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 –