

[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 barnernes 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 trafikselskaber, 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