

[Otto Mørch]

det, at amter og kommuner har et meget stort ansvar for, at den kollektive persontrafik kommer ud af den hidtidige onde cirkel og ind i en god cirkel.

Socialdemokratiet ønsker at bidrage til en fortsættelse af den fra mange sider positive interesse i at benytte kollektiv trafik, og det fremgår da også klart af det trafikprogram, det meget markante trafikprogram, som den sidste socialdemokratiske kongres vedtog, et trafikprogram, som jeg ikke er bange for at sige faktisk er forud for fremtiden.

Ivar Hansen (V):

Ja, så kan man vist ikke komme længere forud.

Inden jeg tager fat på mit indlæg eller som indledning til det, vil jeg gerne sige, at det måske kan være nyttigt, at vi gør os klart, hvad det er for størrelsesordener, vi taler om, når vi taler om den kollektive trafik og den individuelle trafik og forholdet mellem de to trafikformer, og her må vi jo erkende, at den struktur, det danske samfund har, i meget høj grad taler til gunst for den individuelle trafik. Det er næppe tilfældigt, når man kan aflæse, at så sent som i 1978 dækkede biltrafikken, altså den individuelle trafik, omkring 80 pct. af den samlede transport. For bussernes vedkommende var det godt 12 pct., færge og fly dækkede en meget lille andel, og for banetraffikkens vedkommende var det 6 pct. af den samlede persontransport herhjemme.

Hvis vi kigger på den energimæssige side af sagen, og jeg tænker her på energiministeriets såkaldte midtvejsrapport, »Energiplan 81«, som blev offentliggjort den 18. december 1980, og man her ser på, hvad vi skønnes at måtte forbruge af energi på trafiksektoren, transportsektoren, de næste 20 år, kan man her aflæse, at forholdet mellem de forskellige trafikformer de næste 20 år efter energiministeriets opfattelse ikke antages at ville forskyde sig, om man så må sige, nævneværdigt.

Nu ved jeg meget vel, at man skal være varsom med at bruge tal, procenter og statistik. Jeg ved meget vel, at man kan gå til områder af landet, hvor den kollektive trafik har en betydelig større andel af den samlede trafikmængde, end de her refererede tal angiver. Der er også andre områder af landet, hvor man har en noget mindre andel. Men alligevel, tallene giver en vis fornemmelse af

størrelsesforholdet mellem de forskellige trafikformer herhjemme.

Derfor vil jeg gerne gøre den bemærkning, at det er fortsat sådan, at mange steder i landet er den kollektive trafik ikke noget brugbart alternativ til privatbilen. Det er fortsat sådan, som det allerede er nævnt i debatten, at i de tyndtbefolkede områder af landet, hvor folk har deres bopæl eksempelvis i de mindre landsbyer og har et dagligt transportbehov, er forholdet stadig væk sådan i 1981, at der ikke er noget egentligt alternativ til privatbilen og den individuelle transport. Men vi har i mange år erkendt, at den kollektive transportform har en forpligtelse, eksempelvis over for de såkaldt svage trafikgrupper, dvs. skolesøgende og ældre medborgere, som ikke har nogen egentlig anden mulighed, og det har vi da også forsøgt at tilgode gennem lovgivningen.

Men vi skal ikke se bort fra, at den kollektive trafik måske nok i sig har den tendens, at den meget let virker som en fremme af store bymæssige samlinger. Jeg tænker på den tidligere landsplanredegørelse, hvorom folketinget havde debat sidste år omtrent ved denne tid. I denne landsplanredegørelse indgik det jo som en af forudsætningerne for tilrettelægning og planlægning af nye byområder, at der var udarbejdet en plan for en kollektiv trafikafvikling, inden man tilrettede nye byområder. Og det er klart, at det er forudsætninger, som peger i retning af en udvikling, hvor man fremmer bebyggelsen i de større byer på bekostning af de mindre.

Jeg har med disse bemærkninger gerne villet sige, at vi ikke skal gøre os overdrevne forestillinger om den kollektive trafiks muligheder i fremtiden.

Jeg vil gerne have dette sagt, fordi jeg har en fornemmelse af, at i hvert fald nogle i de senere års debat om trafikproblemer har fremstillet tingene på en sådan måde, at nu gjaldt det alene om at fremme den kollektive trafik. Vel, det skal vi gøre på en række felter, men det er fortsat sådan, at det ikke er en mulighed, der er realistisk for en stor del af befolkningen.

Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger om loven om den kollektive trafik uden for hovedstadsområdet, som folketinget vedtog i foråret 1978. Venstre stemte for denne lovgivning. Det gjorde vi af flere grunde. For det første fordi det var en decentral lovgiv-