

[Ivar Hansen]

ning, som gav amter og kommuner mulighed for at fastsætte regler om trafiktæthed, detaljeringsgrad, takstsystemer m. v., og det fandt vi alt taget i betragtning var en hensigtsmæssig udvikling. Vi har også registreret, at man allerede er kommet et stykke vej med hensyn til denne trafikplanlægning i amterne på grundlag af denne lovgivning, og det er vi tilfredse med. Men når det er sagt, skal det tilføjes, at jeg tror, det vil være hensigtsmæssigt, om man rundt omkring i amterne, om jeg så må sige, tager ved lære af de fejl, man efter min opfattelse gjorde inden for HT-området fra starten for nogle år siden. Man må anlægge, hvad jeg vil kalde for et rimeligt takstsystem, og man må også i fremtiden lade takstniveauet udvikle sig i en rimelig sammenhæng med driftsomkostningerne.

Jeg gør opmærksom på i den forbindelse, at HT gennemførte takstforhøjelser på 33 pct. med virkning fra omkring august måned sidste år. Efter de oplysninger, jeg har, har det ikke betydet nogen afgang fra trafikken, og det har hermed vist sig, at man godt kunne bære – hvad skal vi sige? – et højere takstniveau, der på mere rimelig måde korresponderede med de omkostninger, der er ved denne trafikafvikling.

Jeg vil gerne nævne en anden ting. Jeg vil gerne advare imod, at man fra regeringens side spekulerer på, har planer om eller kunne forestille sig at gå ind i, hvad jeg vil kalde for selektive statslige tilskudsordninger – ud over de strukturer, vi kender nu på det område – til forskellige trafikselskaber. Jeg tænker her selvfølgelig i første række på HT, men også på andre amtslige trafikselskaber. Det er efter vores opfattelse ikke vejen frem, så det vil vi gerne sikre os at man holder sig fra. Og jeg vil gerne derudover tilføje, at de afskaffelser af gratisprincipper, som vi i venstre har talt en del om, også i noget mål må gøre sig gældende inden for trafikområdet ifølge det, jeg just har sagt om en løbende rimelig tilpasning af takstniveauet.

Det er klart, at energiprisernes udvikling her i de senere år har givet en betydelig vækst i den kollektive trafik, og fra venstres side vil vi gerne deltage i glæden over, at det har været muligt. Vi vil gerne deltage i glæden over, at denne vækst klart har medført, at man har fået en bedre udnyttelse af det kollektive transportapparat. Og det er jo ikke løse påstande, der her er tale om, det har

både ministeren og andre allerede nævnt i debatten. Jeg har set tal fra DSB, som fortæller, at man alene fra oktober 1979 til oktober 1980 har haft en vækst i persontrafikken på såkaldte registrerede strækninger på mellem 15 og 20 pct., og at man på nogle strækninger i øvrigt har haft en betydelig højere vækst i trafikken. Det er klart, at det giver problemer. Det giver problemer for trafikens afvikling, og det er lige så klart, at investeringsbehovet hermed også vokser. Her vil jeg gerne gøre den samme betragtning gældende – og jeg var ganske tilfreds med, at ministeren også fandt anledning til at sige det – at investeringerne i DSB og de øgede midler, der er behov for at tilføre DSB, selvfølgelig ikke kan ses uden sammenhæng med den øvrige økonomiske politik, det er nødvendigt at føre her i landet, og med de begrænsede investeringsmidler, vi i øvrigt opererer med.

Jeg vil gerne gøre yderligere en betragtning gældende i forbindelse med ressourceforbruget. Det er klart, at investeringerne i trafik, både i vejtrafik og i kollektiv trafik, naturligt anlægges i sammenhæng med de spidsbelastninger, vi har. Og hvad angår kollektiv trafik, især i byområderne, er det jo oplagt, at der er en række spidsbelastningsproblemer, typisk omkring arbejdsdagens begyndelse og afslutning. Man kunne i og for sig ønske, at der var en højere grad af samarbejde mellem de forskellige myndigheder og organer her i landet. Jeg tænker her på en højere grad af samarbejde mellem de planlæggende myndigheder, trafikmyndighederne og erhvervslivet. Der er ingen tvivl om, at hvis det var muligt for os i nogen grad at tage toppen af disse spidsbelastningsproblemer, ville der også her være nogle investeringspenge at spare. Jeg nævner det blot som en ting, jeg gerne vil have frem i debatten som en mulighed, som et område, hvor et større samarbejde mellem de forskellige besluttede myndigheder og organer uden tvivl ville kunne give rimelige resultater.

Kollektiv transport skal være et alternativ for borgeren. Det skal også være et brugbart alternativ i de områder, hvor vi har den kollektive trafik. Det fordrer efter min opfattelse timedrift, og det fordrer en meget høj grad af regularitet. Det er nødvendigt, at vi satser meget på at fastholde den høje regularitet, og i den forbindelse er jeg selvfølgelig klar over,