

[Grove]

dækket gennem individuel trafik, f.eks. hele kommunalreformen, der med sit større nær-demokrati alligevel medførte en stor centralisering.

Vi kan se koncentration i form af kommunekontorer, centralbiblioteker, centralskoler osv. Alt dette kunne foregå uden de helt store problemer, fordi befolkningen kunne klare transporten let og billigt med egen bil. Men også planlægningen inden for staten blev tilrettelagt med henblik på at fremme den individuelle persontrafik. Der blev nedlagt mange sidebaner og private busruter, hele vejsektoren blev stærkt udbygget. Motorveje, broer og færgefart blev højt prioriteret i forhold til den kollektive trafik.

Så vendte det, da vi fik de store stigninger på olie og benzin. Det blev dyrt for den enkelte at køre i bil, og det blev dyrt for samfundet at importere olie og benzin.

Nu er der selvfølgelig partier, der tror på lette løsninger, og de tror, at løsningen på dette problem, at benzin og olie er blevet dyrere, alene består i at udbygge den kollektive trafik samt tvinge befolkningen til at bruge kollektiv trafik ved at beskutte både benzin og bil med store særskatter.

Jeg vil godt advare imod, at man vil fremtvinge et øget behov for kollektiv trafik gennem beskatning, for det bliver en meget dyr løsning for et samfund, hvis man går den vej uden at tænke sig om.

En stor kapital vil komme til at stå uvirksom hen. Hele serviceapparatet, bilforhandlere, mekanikere, bilværksteder, vil stå uvirksomt hen. De store investeringer i vores bilpark vil komme til at stå uvirksomme hen. De store investeringer, vi har foretaget i vejsektoren, vil komme til at stå uvirksomme hen, hvis man tror, man kan løse al transport gennem kollektiv transport. Men endnu vigtigere er det, at det bliver en meget dyr løsning for de tyndtbefolkede egne i landet, og dem findes der stadig væk mange af. De kan ikke forvente en fornuftig kollektiv trafik. De mindre byer, landsbyerne og landdistrikterne bliver taberne, og de reddes ikke ved, at man starter nogle forsøg eller fantasifulde påfund. Deres krav er ikke et krav til fantasien, men et reelt befordringskrav.

Nu hørte vi jo lige SFs ordfører gennem et meget snedigt regnestykke regne ud, at alle bilister kom hurtigere frem ved at gå. Ja men så har vi jo slet ikke brug for kollektiv trafik,

så kan SF jo bare sige til hele befolkningen: det er bedst og billigst for hele befolkningen at gå. Det var jo det, regnestykket konkluderede i.

Fra konservativ side mener vi, at der fortsat er behov for en udbygning ikke alene af den kollektive trafik, men også af den individuelle trafik. Det er ikke et enten-eller. Det er et både-og. Men det kræver naturligvis, at vi bruger en omhyggelig prioritering af de ressourcer, vi har, og jo mere knappe ressourcerne er, jo mere kræver det egentlige prioriteringer. Og ser vi på den kollektive trafik, må man nok sige, at en del af den prioritering, der er foregået de sidste år, vel er gået så stærkt, at man ikke har prioriteret efter, hvad der var fornuftigt, men blot efter, at nu skulle der stables kollektiv trafik på benene. Det har været en dyr løsning, når man i amtskommunerne har, jeg vil næsten sige nationaliseret de private busruter. Med de underskud, de offentlige trafiksselskaber ude i amterne tegner sig for, 40-50-60 mill. kr. rundt omkring, bliver det en dyr løsning, og det bliver en løsning, der vel kun kommer de tætbefolkede egne til gode og kommer til at koste de tyndtbefolkede egne meget.

I den forbindelse kunne jeg egentlig godt tænke mig at spørge ministeren, om ikke han også mener, at der i dag skal være plads til privat initiativ inden for den kollektive trafik. Jeg er helt sikker på, at ministeren er klar over, hvor mit spørgsmål bærer hen. Jeg tænker selvfølgelig på ansøgningen fra en privat rutebilmand i Århusområdet om tilladelse til at køre til København. Han ville tage chancen og give et tilbud om kollektiv trafik, uden at det kostede det offentlige en krone. Blev det nægtet? Jeg vil gerne spørge ministeren: finder ministeren egentlig ikke, at man i denne tid, hvor alle ønsker et bedre tilbud inden for den kollektive trafik, næsten med kyshånd skal tage imod, at nogen også starter på private initiativer på dette område?

Jeg kunne fortsætte spørgsmålet til ministeren og spørge: når nu vi måske får private kollektive europæiske trafikruter, hvorledes er ministerens indstilling så til det? Er ministeren indstillet på, at man kollektivt, privat kollektivt, skal have mulighed for at transportere os ud i Europa? Der er jo tegn i sol og måne på, at det kan blive aktuelt.

Når jeg siger, at vi skal prioritere de ressourcer, vi har, så mener jeg også, at vi skal