

[Kurt Hansen]

ve trafik er ved at blive ødelagt på grund af manglende nyinvesteringer og store prisforhøjelser. Det er aldeles utilfredsstillende, at forholdene for den kommunale og amtskommunale del af den kollektive trafik skal styres af realvækstrammer og amtsrådenes manglende muligheder for eller lyst til at sikre de investeringer, der skal til for at opsure den tilgang, den kollektive trafik oplever, og for at få den gjort så attraktiv, at endnu flere vælger denne trafikform. I stedet for at bruge denne situation til virkelig at satse på at udbygge den kollektive trafik, der er langt mere miljøvenlig, langt mere benzinøkonomisk og langt mere samfundsmæssigt forsvarlig, lader man det flyde. Man har nærmest det indtryk, at den tilgang, der er sket til den kollektive trafik, opfattes som uønsket og belastende.

Hvis vi ser generelt på det, ser vi, at der er sket en tilgang til den kollektive trafik på omkring 20 pct. bare inden for det seneste år, men der er langtfra sket en tilsvarende udbygning i faste anlæg eller i rullende materiel. Resultatet har været en massiv niveausænkning og store prisforhøjelser. Hvis det ikke er, fordi tilgangen er uønsket, så må det være, fordi de amtskommunale trafiksselskaber og kommunerne, som det ser ud i dag, er uegnede til at klare de opgaver, som de lovmæssigt er sat til at klare. Det skal selvfølgelig ikke forstås på den måde, at vi mener, det var bedre, hvis det var private, der havde den kollektive trafik, tværtimod, det skal ses som et udtryk for, at vi mener, at lovgivningen bør strammes op. Vi mener, der bør fastsættes nogle minimumsstandarder, som skal opfyldes vel at mærke. Jeg vil godt spørge ministeren, hvordan han ser på en ændring af lovgivningen i denne retning, så vi får stillet nogle krav til de niveauer, der skal opfyldes ude omkring i amterne og kommunerne, altså gennem en påbudslinje, som fastsætter nogle høje minimumsstandarder, og hvor staten går ind og yder tilskud til disse trafiksselskaber for at sikre, at dette rent faktisk sker.

Ministeren har brugt en relativt stor del af sin redegørelse til at forklare om kompetence og økonomi og sådan noget. Ministeren har fastslået, at kompetencen ligger hos amterne og kommunerne, og at vi ikke kan gøre noget herindefra. Jeg vil godt sige til ministeren, at det har vi været klar over hele tiden. Ministeren har brugt meget af sin tid, når

han har været i udvalget, bl. a. for at diskutere den kollektive trafik, på at fortælle os disse ting. Men netop fordi kompetencen ligger så entydigt dér, og fordi man fra statslig side ikke kan stille nogle krav til de forskellige trafiksselskaber, må det være helt rimeligt, at man stiller nogle høje minimumskrav. Det kan ikke være sådan, at der på grund af denne kompetencefordeling skal ske en blokering af bl. a. det, ministeren selv har udtrykt, ganske vist i sine principielle synspunkter, omkring udbygningen af den kollektive trafik.

Det er vores opfattelse, at ministeren gør præcis det samme, som da vi sidst havde spørgsmålet om forringelser og fordyrelser af den kollektive trafik til debat: ministeren glider af, ministeren viser ingen vilje til at få gjort noget effektivt ved problemerne. O.k., vi kvitterer naturligvis for de oplysninger, ministeren har givet, om, at der sker en udbygning her og dér, og at der bliver bevilget nogle millioner kroner til dette og hint kollektive trafikformål, men det er langtfra tilstrækkeligt bare til at opsure den tilgang, der er sket, og det har vi også fået at vide af ministeren i redegørelsen. Der burde naturligvis tages ganske anderledes fat på disse problemer, så der virkelig satses på at få skabt en god kollektiv trafik, som modsvarer de behov, befolkningen har. Det er jo generelt over hele linjen, det ser sort ud. Det er inden for HT og de øvrige amtskommunale trafiksselskaber, og det er inden for den kommunale trafik generelt set. Priserne bliver sat 20-40 pct. i vejret ud over det, priserne skulle stige med. Vi har set, hvordan DSB selv udtrykker beklagelse over, hvordan situationen ser ud. Jeg vil godt citere ganske kort fra den redegørelse, der blev givet den 1. april 1980 om materielsituationen:

»Udviklingen er ikke problemfri. Der er efterhånden så mange mennesker i togene, at servicen er på vej ned under det niveau, DSB finder rimeligt.«

Jeg vil gerne høre ministerens kommentar til dette. Dette er udtalt for knap og nap et år siden, og der har været en voldsom stigning siden, og de ekstrabevillinger, der kommer, modsvarer på ingen måde stigningen, hvilket betyder, at det må se endnu værre ud på nuværende tidspunkt end det, der refereres til her.