

[Kurt Hansen]

Med hensyn til S-togene og regionaltrafikken gælder det samme: stor tilgang og manglende bevillinger. Der er sket en eksplosiv tilgang til S-togtrafikken og den regionale trafik. Godt nok må vi sige, at S-togene er blevet udbygget noget, men langtfra tilstrækkeligt i myldretiden. Ikke mindst i de sjællandske regionaltog er det helt kaotisk, her må folk simpelt hen stå som sild i en tønde. Hvornår agter ministeren at sætte ind over for det problem, der hedder den sjællandske regionaltrafik?

Og så et lillebitte hjertesuk, det er bare en detalje: kunne ministeren ikke gøre noget ved den stivstikkerholdning, DSB-ledelsen udviser i forhold til mulighederne for at medtage cykler i S-togene, eller som et minimum sikre, at det på forsøgsbasis bliver gennemført? Det ville ikke spille nogen rolle, om S-togene fra endestation til endestation var 5 minutter længere om det, og det ville tjene DSB aldeles til ære, hvis de gik med på sådanne tanker.

De ansatte under DSB og de amtskommunale trafikselskaber må ligesom brugerne sikres ordentlige forhold. Lønnen skal op, arbejdsforholdene skal forbedres, og overarbejdet skal afskaffes. Jeg vil godt i forbindelse med denne problemstilling høre ministerens vurdering af den kendsgerning, at mange flygter fra disse arbejdspladser, og hans vurdering af lønnens størrelse og arbejdsforholdene generelt og overarbejdet. Vi mener, at der bør ske en forbedring også for dem, der er ansat inden for den kollektive trafik, lige så vel som der skal ske en udbygning til gavn for brugerne.

Vi mener, at økonomien af ministeren bliver brugt til at forvanske billedet af de muligheder, det ville indebære at satse kraftigt på den kollektive trafik. Ministeren siger bl. a. i sin redegørelse:

»I denne forbindelse må det erindres, at kollektiv trafik til den lavest mulige takst ikke altid er den bedste. Lave takster og store driftsunderskud stiller krav til skatteprocenterne. Et stærkt voksende driftsunderskud vil derfor have tendens til at begrænse investeringsmidlerne. Derfor forhindres den løbende anlægsfornyelse og udbygning, som er nødvendig for at undgå kvalitetsforringelser.«

Jeg vil tillade mig at kalde det en noget snæversynet betragtning. En investering i en

langsigtet trafikpolitik med kraftig betoning på det kollektive ville betyde, at pengene kom manglefold tilbage. Uden at jeg skal opgøre værdien af undgåede færdselsuheld alene i kroner og øre, er det vel værd at nævne, at vejdirektoratet har udregnet, at de samlede besparelser som følge af faldet i antallet af trafikulykker i forbindelse med den såkaldte oliekrise i 1973-74 alene udgjorde 1,7 mia kr. Dette vil jeg godt have ministeren til at bekræfte.

Derfor er det forkert, og derfor er det aldeles urimeligt at se bort fra, at en væsentlig begrænsning i privatbilismen giver kæmpebesparelser på en lang række områder i samfundet, og at mulighederne for at begrænse privatbilismen ligger i en virkelig udbygning af den kollektive trafik, at gøre den attraktiv. Derfor skal den kollektive trafik gøres attraktiv gennem en forhøjelse af serviceniveauet og gennem lavere priser.

Det er fristende at spørge, om ministeren helt har glemt, hvad det er for nogle konklusioner, Nordkolt-rapporten, der er den hidtil største nordiske trafikundersøgelse, egentlig indeholdt. Den viser, at en reduceret biltrafik, som svarer til, hvad der var omkring 1960, og en meget kraftig udbygning af den kollektive trafik ville give kæmpebesparelser for såvel den enkelte som for samfundet, kæmpebesparelser i størrelsesordenen 4.000 kr. pr. indbygger pr. år, fra spædbarn til olding. Det synes jeg er besparelser, det er værd at se at få fingrene i, når man taler så meget om besparelser og økonomi.

Undersøgelsen konkluderer, at den bilfattige by med en stærkt udbygget kollektiv trafik er langt at foretrække. Der kan spares milliardbeløb til udbygning af vejanlæg, til parkeringspladser, til sygehusudgifter, fordi antallet af trafikulykker falder væsentligt, og samtidig vil det betyde en række miljømæssige fordele, fordi luft- og støjforurening vil være væsentligt formindsket. Jeg vil godt bede ministeren om at kommentere mulighederne for nogle besparelser på længere sigt af denne størrelsesorden, hvis man virkelig satsede på den kollektive trafik. Disse forhold sammen med de store energibesparelser, der vil være ved en kraftig satsning på den kollektive trafik, viser, hvor nødvendigt det er med en styring af tingene kombineret med en bevidst politisk prioritering af den kollektive trafik.