

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om forbedring af den kollektive trafik

[Af Lone Dybkjær (RV) m.fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 91. Fremsat 10/3 81).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Indledningsvis skal jeg erkende, at jeg deler forslagsstillernes ønske om en fortsat udbygning af den kollektive trafik. Dermed være dog ikke sagt, at jeg i et og alt kan tilslutte mig det fremsatte forslag til en sådan udbygning.

Ifølge mit indlæg under forespørgselsdebatten her i tinget den 3. februar i år er det regeringens opfattelse, at den nuværende situation kalder på den allerstørste opmærksomhed omkring den kollektive trafikspørgselsproblemer. Jeg skal ikke gentage mine synspunkter fra denne debat, men alene trække nogle hovedpunkter frem, bl.a. med baggrund i det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

Udgangspunktet for mine overvejelser er, at et meget stort flertal her i tinget med det formål at styrke den kollektive trafik inden for de seneste år har gennemført en omfattende lovgivning om den kollektive trafik, en lovgivning, der bl.a. fastlægger opgavefordelingen mellem stat, hovedstadsråd, amtskommuner og primærkommuner. Det er mit ønske at fastholde denne opgavefordeling.

I øvrigt kan det fastslås, at den kollektive trafik er blevet styrket i de seneste år. Denne udvikling kan selvsagt ikke alene tilskrives

den nyordning, der har fundet sted på området. Navnlig kan man vel ikke se bort fra, at vægtforskydningen fra individuel trafik til kollektiv trafik i sig selv er et udtryk for vore økonomiske problemer. De stigende oliepriser kombineret med den beherskede lønudvikling spiller foruden de faktisk realiserede forbedringer af det kollektive trafiksystem utvivlsomt en meget væsentlig rolle.

Uanset at opmærksomheden omkring de offentlige udgifters størrelse er så stor som nogen sinde, må det være vor opgave at gøre alt inden for det muliges og rimeliges grænser for at forhindre, at den kollektive trafik nye kunder afvises på grund af pladsmangel, forsinkelser og andre uregelmæssigheder.

Jeg må minde om, at det i medfør af den gældende opgavefordeling ikke alene er staten, der i denne forbindelse er forpligtet af situationen: staten og de kommunale myndigheder er vel i nogenlunde samme situation; man må finde plads til en ekspanderende sektor, på trods af at budgetterne i forvejen er klemte.

Efter denne mere generelle indledning skal jeg gå over til konkret at kommentere beslutningsforslaget og bemærkningerne hertil. Selve forslaget forekommer mig noget uklart. Umiddelbart kan forslaget i den form, det foreligger, derfor heller ikke finde regeringens tilslutning. Navnlig forekommer det uklart, hvad der menes med, at regeringen opfordres til at sikre den fremtidige udbygning af den kollektive trafik gennem fremsættelse af selvstændige lovforslag. Vi har faktisk en lovgivning af ny dato, der regulerer dette område.

Lad mig herefter gå over til at fremsætte nogle synspunkter til de bemærkninger, der er knyttet til beslutningsforslaget. Der lægges vægt på, at vi ikke i den nuværende situation med begrænsede muligheder for anvendelse af privatbilen får en forringelse af levevilkårene, navnlig i de tyndt befolkede områder.

Med få undtagelser er betjeningen af disse tyndt befolkede områder med kollektiv trafik et kommunalt eller amtskommunalt anliggende. Det er mit indtryk, at netop de tyndt befolkede områder vil nyde gavn af etableringen af de fælleskommunale trafikvirksomheder. Jeg forstår derfor knap den bekymring, der fra forslagsstillerne på dette område gives til kende.