

[Ministeren for offentlige arbejder]

Må jeg dernæst knytte nogle betragtninger til de tre forslag, som fremgår af sidste del af bemærkningerne til selve beslutningsforslaget. For så vidt angår forslaget om omprioriteringer og ønsket om en reservation af investeringsmidler til en forøgelse af DSBs materielinvesteringer med henblik på kapacitetsforøgelse og udskiftning af for dårligt materiel, skal jeg bemærke, at dette jo netop er, hvad regeringens bestræbelser er gået ud på og fortsat går ud på.

Det er velkendt, at staten på sit område inden for trafiksektoren har foretaget en betydelig omdisponering til fordel for den kollektive trafik. Det i forbindelse med beskæftigelsesplanerne afsatte beløb til materielinvesteringer på baneområdet dækker imidlertid langtfra det aktuelle behov. DSB har opgjort det samlede behov for materielinvesteringer til 500 mill. kr. for perioden 1982 til 1984 ud over, hvad der kan afholdes inden for den normale anlægsramme. Denne opgørelse er udarbejdet ud fra et forsigtigt skøn over passagertilvæksten over de kommende tre år på i alt ca. 15 pct. Beløbet er dog ikke tilstrækkeligt til at genskabe det tidligere serviceniveau for den kollektive trafik, men siger udelukkende mod opnåelse af et forholde taget i betragtning acceptabelt niveau.

Dertil kommer, at udvidelser af de faste anlæg nu for alvor trænger sig på som en konsekvens af den øgede trafik. Det vil derfor også være forkert af mig her i dag at skjule over for folketinget, at det vil være meget beklageligt, hvis der ikke viser sig muligheder for en fremrykning af de planlagte sporudvidelser på strækningen Lejre-Holbæk og på strækningen Høje-Tåstrup-Roskilde.

Privatbaneudvalget har i januar måned i år foretaget en ajourført vurdering af behovet for særlige anskaffelser af rullende materiel til privatbanerne. Denne vurdering viser et umiddelbart behov for 16 togsæt til et beløb af ca. 120 mill. kr.

Jeg tror ikke, jeg går for langt, når jeg samtidig tilkendegiver, at de bemærkninger, jeg her har gjort om privatbanernes situation, om strækningen Lejre-Holbæk og strækningen Høje-Tåstrup-Roskilde, er bemærkninger, som også har forståelse i det radikale venstre.

Behovet for de togsæt, som jeg har omtalt i forbindelse med min omtale af privatbanerne, skyldes navnlig, at man nu også på flere

privatbaner oplever betydelige kapacitetsproblemer. Vi står således i de kommende år på den statslige kollektive trafik's område med vanskeligt afviselige investeringsønsker, der ligger adskillige hundrede millioner kroner over de nugældende rammer.

Jeg må her erindre tinget om, at disse investeringsønsker går til foranstaltninger, som befolkningen efter min opfattelse også er villig til at yde en betaling for.

Hidtil har vi fra ministeriet for offentlige arbejders side ved hjælp af omdisponeringer søgt at klare det problem, der består i, at man på samme tidspunkt mødes med krav om besparelser og merinvesteringer til den kollektive trafik. Besparelser har således i overvejende grad ramt vejsektoren, mens man har bestræbt sig på at friholde den kollektive trafik for besparelser og tværtimod tildelt den beskæftigelsesmidler.

Udskydelserne af de vejanlæg, som vi i disse år har måttet foretage, finder ofte deres væsentligste begrundelser i miljø- og sikkerhedsmæssige fordele. Endelig må man ikke glemme de negative beskæftigelsesmæssige konsekvenser inden for anlægs- og byggesektoren af den begrænsede anlægsaktivitet.

Det er væsentligt, at vi ikke præges af varetænkning ved løsningen af budgetmæssige prioriteringsproblemer. Jeg må i hvert fald skønne, at mulighederne for at styrke den kollektive trafik gennem overførsel af midler fra vejsektoren er udtømte. Lad det være sagt i relation til de nyanlæg på vejområdet, som vi efter min opfattelse halter bagefter med. Lad det også være sagt i relation til det stigende behov for istandsættelsesarbejder på vort vejnet.

Hvad angår forslaget om forhandlinger med amtsrådene om fælles benyttelse af billetter og kort i busser og tog, skal jeg bemærke, at det i henhold til kollektivtrafikloven er op til amtsrådene at tage initiativ til sådanne forhandlinger. Hidtil har DSB og ministeriet for offentlige arbejder ikke modtaget henvendelse herom, som er baseret på lovens bestemmelser. Jeg tror ikke, at denne passivitet fra amtsrådenes side alene skyldes manglende interesse for et taktsamarbejde. Snarere kunne man måske antage, at tilbageholdenheden skyldes en forventning om, at man ved at forholde sig afventende vil kunne opnå økonomisk mere fordelagtige samarbejdsaftaler end dem, der følger af lovens bogstav.