

[Anden næstformand]

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Forhandling om redegørelse nr. R 21:**

*Ministeren for offentlige arbejders trafikpolitiske redegørelse af 24. marts 1987.*

(Redegørelsen anmeldt 24/3 87. Redegørelsen givet 24/3 87. Beslutning om forhandling 24/3 87).

**Anden næstformand (Povl Brøndsted):**

Vi vil gerne have ro, inden vi begynder forhandlingen.

*Forhandling*

**J. K. Hansen (S):**

Ja tak, høje formand, for det, vi skal tale om nu, er helt klart noget, der interesserer alle, og det er noget, som alle naturligvis ønsker at lytte til.

Den trafikpolitiske redegørelse, som vi behandler her i dag, er den første af sin art siden 1975, hvor den daværende trafikminister, Niels Matthiasen, fremlagde en trafikpolitisk redegørelse. I denne redegørelse af 1975 blev hovedlinjerne i den daværende regerings trafikpolitik trukket frem dels ved angivelse af nogle trafikpolitiske målsætninger, dels gennem en oversigt over den kommende tids lovgivningsinitiativer og aktuelle spørgsmål på trafikområdet. Og redegørelsen er siden da blevet anvendt som det overordnede grundlag for den socialdemokratiske trafikpolitik.

Retfærdigvis skal jeg nævne, at den nuværende regering stort set også har arbejdet ud fra den trafikpolitiske målsætning fra 1975 – ja, man kan sige, at den oven i købet har høstet frugterne af de trafikpolitiske beslutninger, der blev til i årene 1975–1982, og her tænker jeg naturligvis på de mange anlæg, der er blevet etableret i den nuværende regerings tid.

Når det er sagt, virker regeringens trafikpolitiske redegørelse skuffende. Vi er naturligvis enige i, at trafikpolitikken hovedformål er at fremme et effektivt fungerende trafiksystem til gavn for borgerne og erhvervslivet i hele landet, og at målsætningen må til-

godeses på en sådan måde, at trafikken skadelige virkninger i form af miljøbelastninger og trafikuheld minimeres.

Men ellers må jeg nok sige, at trafikministeren ved sin trafikpolitiske redegørelse af 1987 ikke rigtig lever op til ret meget i Niels Matthiasens redegørelse fra 1975. Med lidt venlighed kan jeg sige: pæn emballage, svagt indhold. Der er en række konstateringer i redegørelsen, og det skal jeg selvfølgelig ikke kritisere, for de kan være en ros til den tidligere regering for de beslutninger, der er truffet før 1982. Men det er noget, som vi alle sammen godt ved.

Der er en række udtryk i redegørelsen, jeg kan nævne: »kan«, »bør«, »håber«, »søges på en naturlig måde«, »på den ene side« og »på den anden side«. Vi ville have foretrukket en mere klar og kontant redegørelse, der viste, hvad regeringen ville med trafikpolitikken. Man kan måske komme med den venlighed om redegørelsen, at trafikministeren ikke på noget som helst punkt kan komme i klemme politisk med denne redegørelse.

I Socialdemokratiet ønsker vi at lede trafikken i en bedre retning, det vil sige i kollektiv retning. Vi er derfor ikke enige, når det i redegørelsen siges, at befolkningen i så vidt omfang, som det er muligt, skal kunne udnytte og drage fordel af fortrinen ved kørsel i egen bil. Vi mener, at det samfundsøkonomisk er fundamentalt uacceptabelt både i bolig-arbejdssteds-trafikken og i fjerntrafikken, og vi ønsker derfor at fremme den kollektive trafik i de store byområder. Hvad fjerntrafikken angår, har vi jo netop i aftalen om Storebælt lagt vægt på at give den kollektive trafik et forspring.

I forbindelse med kollektiv trafik vil jeg gerne pege på takstpolitikken. Vi ønsker her at tilskynde borgerne til at bruge den kollektive trafik mest muligt. Vi underkaster derfor taksterne for benyttelse af denne trafik en nøje vurdering set i lyset af prisudviklingen. På børne-, ungdoms- og ældreområdet må vi have faste og klare rabatordninger. Vi ønsker et fælles takstsystem inden for den kollektive trafik, hvad enten det er staten, amter eller kommuner, der driver denne trafik.

I den forbindelse kan vi med rette stille det spørgsmål, der har været fremme i dette forår: hvordan går det egentlig, hr. minister, med et fælles takstsystem stat og amter imellem? Hvordan går det egentlig med børne-