

[Ernst B. Schmidt]

dér med bilerne. Det tror jeg der er mange der er interesserede i.

Der er også andre ting i en sådan redegørelse, man kan komme ind på. Investeringer i nye projekter har vi faktisk meget dårligt råd til, men vi har et vejnet, som har haft en ganske glimrende standard, men som så småt begynder at forfalde. Jeg vil gerne spørge trafikministeren, hvordan man i den planlægning, vi har på vejområdet, tænker sig at prioritere de fattige midler, som staten har i fremtiden på vejområdet, med hensyn til vedligeholdelse, og også med hensyn til, hvor mange vejvæsener vi skal have i dette land. Vi har faktisk tre. Var det ikke på tide, at man rationaliserede amtsvejvæsenet, som har sine forskellige kontorer og nærmest vejlaboratorier rundt omkring?

Der kunne selvfølgelig tales meget om denne transporthandlingsplan, men det er som sagt ikke lovgivning. Da Fremskridtspartiet er meget interesseret i trafikpolitik, vil vi til hver en tid, når der kommer et lovforslag på dette specielle område, behandle det seriøst.

Larsen-Ledet (RV):

På Det Radikale Venstres vegne vil jeg gerne takke for handlingsplanen, som indeholder en række forslag, vi kan støtte.

I betragtning af den store betydning, som planen selv tillægger personbilen – og med rette, da den jo tegner sig for over 60 pct. af det samlede energiforbrug – er det beskedent, hvad vi har hørt til mulighederne for at forbedre udnyttelsen eller benyttelsen af de enkelte biler. Jeg tænker her på, at der godt kunne være tale om initiativer og incitamenter til at lade bilen stå eller til samkørsel, som måske nok kunne give et resultat.

Det er, som om planen ikke lægger så stor vægt på betydningen af at omlægge trafikken til de transportmidler, som har et beskedent energiforbrug og en mindre miljøbelastning. Her kan jeg nævne, at en fordobling af cykeltrafikken ville reducere det samlede energiforbrug med 4 pct., at en overflytning af indenrigsflytrafikken til tog ville give 1 pct., og at en overflytning af en del af den lange indenlandske gods-transport med lastbil – den over 200 km – ville give endnu 1 pct. ifølge redegørelsen.

Jeg mener, det er nogle synspunkter, der kan diskuteres. Det er jo svært, og rapporten har også svært ved at opstille alternativer, som giver afgørende besparelser.

Men når vi taler om overflytning fra ét trafikområde til et andet, så må vi tænke på, at hvis overflytning sker, ved at de kollektive trafikmidler udnyttes bedre, så er der for hver passager, hver ton gods en miljømæssig gevinst. Det må være det, der er det afgørende, for der er masser af de transportmidler, foretagender, som kører med et meget lille antal passagerer.

I Det Radikale Venstre mener vi ikke, at den kollektive trafik nødvendigvis i alle sammenhænge er løsningen på trafiksektorens problemer. Vi er enige i, at der i det kollektive trafiksystem er et hjørne, hvor udnyttelsen ikke er optimal, og hvor andre løsninger bør overvejes, og at det kan være rigtigt at undersøge, om der kan ske besparelser på busbetjeningen af yderområderne på en sådan måde, at vi stadig væk tilgodeser behovet for den nødvendige mobilitet for alle befolkningsgrupper i områderne. Måske kunne vi komme ind på en form for kollektiv taxakørsel.

Jeg er meget enig med ministeren, når han flere gange siger, at tomme busser ikke er gavnlige for miljøet eller energiforbrug.

Den kollektive trafik har imidlertid generelt en række fortrin i forhold til miljøet. Det gælder energiforbrug, forurening, beslaglæggelse af arealer, og hertil kommer en række andre fordele som hensynet til trafikikkerheden, aflastning af gader og veje samt sociale hensyn.

På mange felter er det efter vor opfattelse muligt at forbedre den kollektive trafik og bane- og godstrafikken med fordele for befolkning og erhvervsliv.

Der er således mange grunde til at fremme den kollektive trafik i et omfang, der også kan ligge ud over det, som markeds kræfterne og udbydere selv finder frem til. Men det bedste middel til at fremme den kollektive trafik er, at den i kraft af egen kvalitet kan tiltrække flest mulige kunder.

De samfundsmæssige hensyn kan i visse tilfælde begrunde en ekstra indsats. Først og fremmest vil jeg tilskynde til større brug af den kollektive trafik, cykler og gangtrafik, hvor disse har deres fordele, men også for at sørge for en hensigtsmæssig indretning og regulering af systemerne som helhed.

Vi er enige i at undgå en overflødig dobbelt-dækning i det kollektive trafiksystem. Hvert transportmiddel, bus, bane, fly, må søge at udnytte sine fordele på de områder, hvor de står