

[Ministeren for offentlige arbejder.]

en masse af de store og mindre projekter, der er ønske om næsten alle steder rundt i landet.

Jeg har derfor ved udarbejdelsen af denne redegørelse ikke anset det for realistisk at regne med, at der inden for de næste 10-15 år vil være større årlige beløb til rådighed for trafikformål på de offentlige budgetter, end vi regner med ved udgangen af den forestående 4-årige budgetperiode.

Inden jeg går ind på omtalen af de forskellige trafikområder, vil jeg gerne slå et par hovedsynspunkter fast, hvad angår opgavefordelingen. Staten har som initiativtager og gennem lovgivningen ansvaret for grundtrækkene i en trafikpolitik og dermed blandt andet også det endelige ansvar for, at der overalt i vort land bydes borgerne en rimelig trafikbetjening. Endvidere er det regeringens opfattelse, at såvel den indenlandske fjertrafik som trafikken til og fra udlandet må være et statsanliggende. Derimod må afgørelsen af, hvorledes de lokale og regionale trafikopgaver skal løses, principielt ligge hos amtsråd, kommuner og hovedstadsråd. Det gælder selvfølgelig først og fremmest for persontrafikken. Kun derved kan vi sikre det nødvendige samspil mellem trafikplanlægningen og den generelle region- og kommuneplanlægning, som netop er lagt i disse myndigheders hænder. Koordineringen mellem fjertrafik og lokaltrafik og mellem de enkelte regioners planer må ske i samarbejde mellem stat, amter og kommuner.

Vi må konstatere, at udviklingen inden for den kollektive persontrafik i 1960'erne og i begyndelsen af 1970'erne frem til energikrisen ikke har været tilfredsstillende.

Samtidig med denne uheldige udvikling i forholdet mellem kollektiv og individuel trafik voksede der i befolkningen en forståelse frem af, at dette ikke kunne og heller ikke burde fortsætte. Da energikrisen og dens følger satte ind, blev befolkningen sig fordelene ved den kollektive trafik yderligere bevidst, og dette bør vi følge op.

Uanset udviklingen inden for privatbilen vil en stor del af befolkningen altid være afhængig af den kollektive trafik. Derfor — men også af færdselssikkerhedsmæssige og miljømæssige grunde og for at holde igen på ressourceforbruget — må det efter

regeringens opfattelse være en samfundsopgave at styrke den kollektive persontrafik.

Hvad kan vi så gøre for at nå dette mål?

Der findes ikke noget enkelt middel, som alene kan vende udviklingen. Vi må sætte ind på flere fronter samtidig, og denne indsats må være godt koordineret. Afgørende resultater nås ej heller med et snuoptag, men kræver længere tid. Derfor er det vigtigt, at vi her kan lægge en kurs, som har bred politisk opbakning, og som vi derfor kan fastholde på lang sigt.

De områder, hvor der især må sættes ind, er efter regeringens opfattelse følgende:

Vi må omdisponere den indsats, der sker over de offentlige budgetter, således at en større del af midlerne anvendes til kollektive trafikformål på bekostning af foranstaltninger til gavn for den individuelle trafik. Dette er allerede i vidt omfang sket i de seneste år ved, at de betydelige besparelser, som er foretaget på trafikbudgetterne, så godt som udelukkende har ramt vejbudgetterne. Det gælder om at fastholde dette resultat og drage de nødvendige konsekvenser heraf.

Vi må have forbedret det kollektive trafiktilbud. Det er vi godt i gang med både på den lokale og den statslige side. Men der mangler meget endnu. DSBs Plan 90 viser nye veje, og på regeringens lovgivningsprogram for denne samling står flere forslag, der skal fylde andre huller i det kollektive system.

Vi må sørge for, at udbygningen af den kollektive trafik sker i takt med udbygningen af nye boligområder, ligesom vi ved planlægning af nye boligområder må tage hensyn til mulighederne for at forsyne disse med en god kollektiv trafik.

Også spørgsmålet om prisen for at benytte den kollektive transport, det vil sige takstspørgsmålet, er vigtigt i denne sammenhæng. Her gælder det om at finde det rette balancepunkt mellem på den ene side ønsket om lave takster for publikum og på den anden side kravet om høj kvalitet. Det er en balancekunst; for vi må jo nøgternt erkende, at vi får ikke — selv med den omlægning af bevillingerne til fordel for den kollektive trafik, som jeg netop talte om — så stor en del af de offentlige budgetter, at vi samtidig kan sætte taksterne i bund og kvaliteten i top.