

[Aase Olesen.]

hvor langt det rækker, dette med at vi vil være med til at sikre retssikkerheden.

Ordføreren for forslagsstillerne (Hagen Hagensen) (KF):

Også de bemærkninger, fru Aase Olesen gjorde nu, viser, at vi har taget fat på noget, som absolut må gennemdrøftes. Om så tiden er til det lige nu, eller der skal ventes lidt længere, for at man kan se det i en større sammenhæng, det er ikke afgørende for os. Det afgørende er, at vi får taget fat på problemerne. Jeg tror, man simpelt hen bliver nødt til at få disse problemer belyst, også forud for færdiggørelsen af lovforslagene. Jeg tror simpelt hen, det er nødvendigt, og ud fra dette kan jeg ikke være enig med ministeren i, at vi spilder tid på dette. Vi skal bruge – det mener jeg stadig – folketingets tid på fornuftig måde, men at belyse problemer, som er af betydning for borgerne, er for mig at bruge dette tings tid på ordentlig måde.

Jeg skal blot bede om én ting her, for ellers tror jeg, vi kommer skævt ind på det. Nu er det indenrigsministeren, der har sagen her i dag og svarer. Det, vi ved kommer, det kommer jo fra justitsministeren og skal til behandling i retsudvalget. Jeg skal derfor henstille, at dette forslag henvises til behandling i retsudvalget, for det er dér, vi kommer til at få med tingene at gøre.

Indenrigsministeren (Egon Jensen):

Det sidste skal jeg heldigvis ikke tage stilling til; det er den højtærede formand, der skal tage stilling til det.

Må jeg sige til fru Aase Olesen – vi plejer jo at have sådan en lille fight ind imellem – jeg er aldeles ikke ømskindet, men jeg udsteder ikke trusler, før jeg ved, hvad jeg skal true imod. Det var det, jeg sagde. Det var en lidt indpakket eller skjult trussel; der lå i og for sig ikke mere i det end en venlig henstilling om ikke at true, før man har set, hvad det drejer sig om.

Jeg er helt enig med fru Aase Olesen i, at der er så uendelig mange problemer i dette her, og jeg skal ikke her på talerstolen udtale mig om, hvad der er rimeligt eller ikke rimeligt. Det ville være lidt utidigt, når vi jo får et lovforslag.

Det er sagt, at tiden er ikke spildt med det, der er sagt. Jeg har heller ikke sagt, det var tidsspilde; jeg har sagt: var det ikke en bedre

idé at debattere det på et senere tidspunkt? Det, der nu er sagt, kan læses i fortrykket, der bliver afleveret til justitsministeriet, som jo meget nøje følger disse ting. Det er justitsministeriet, der skal fremsætte lovforslag om dette område. Her kommer også de bemærkninger ind, som fru Aase Olesen var inde på.

Fru Aase Olesen var inde på fritidsundervisning og den slags, mens hr. Hagen Hagensen var inde på spørgsmålet om bloddonorer. Jeg må nok sige, at dér rammer vi et meget, meget ømfindeligt område, for tænk om bloddonorers identifikation var forkert, så skete der virkelig noget forfærdeligt, mens der ikke skete så forfærdelig meget, hvis der blev indskrevet en forkert elev i aftenskolen på grund af et forkert CPR-nummer.

Jeg synes, de bemærkninger, der er faldet, viser, at vi alle sammen er enige om, at det er et alvorligt problem, som vi ikke kommer uden om, og der er ingen, der kan tage patent på at beskytte borgerne bedre end andre. Det er dog også et resultat af en debat som denne.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Poul Dam):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:
Første behandling af forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

(Lovforslag nr. L 54. Fremsat 13/10 76).

Fjerde næstformand (Poul Dam):

Sammen med denne sag foretages de under punkterne 5 og 6 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om buskørsel.

(Lovforslag nr. L 55. Fremsat 13/10 76).

Første behandling af forslag til lov om hyrekørsel.

(Lovforslag nr. L 56. Fremsat 13/10 76).

Lovforslagene sættes til forhandling.

Otto Mørch (S):

Forslagene svarer, bortset fra visse rent tekniske og redaktionelle ændringer, til de forslag, vi her i tinget behandlede den 23. marts 1976, og det er derfor ikke nødvendigt at få gentaget debatten fra dengang. Jeg kan henvise til de synspunkter, som socialdemokratiet gjorde gældende under denne debat.

Jeg vil altså nøjes med at konstatere, at disse lovforslag, som vi her skal behandle, er nogle af de midler, regeringen vil bringe i anvendelse for at styrke den kollektive trafik, og der er for mig ingen tvivl om, at man i lovforslagene får et instrument, som gør det muligt for de lokale myndigheder at opnå en mere rationel og en mere effektiv udnyttelse af de ressourcer, der sættes ind på den kollektive trafik, hvorved man kan opnå betydelige kvalitetsforbedringer på dette område.

Jeg håber derfor, vi hurtigt kan komme i gang med udvalgsarbejdet og få nogle positive resultater ud af disse lovforslag. Socialdemokratiet giver i al fald tilsagn om en særdeles velvillig behandling.

Holmberg (V):

Jeg føler ingen trang til at holde en længere tale. Nu er det jo anden gang, vi har første behandling af de lovforslag. Ved første behandling i sidste samling kom jeg med nogle kritiske bemærkninger, dem har vi nok stadig væk. Det er jo forslag, som er meget vidtgående, og som helt sikkert egner sig til udvalgsbehandling, hvor vi selvfølgelig tilsiger velvillig behandling.

Glensgård (FP):

Også jeg kan henvise til førstebehandlingen – selvfølgelig ikke de bemærkninger, hr. Holmberg fremkom med, men derimod dem, fremskridtspartiet fremlagde – og jeg skal heller ikke forlænge debatten. Jeg skal ligesom hr. Otto Mørch tilsige min velvillige indstilling til et hurtigt og et godt udvalgsarbejde, men med hensyn til det positive kniber det en lille smule.

Ingomar Petersen (RV):

Jeg synes ærlig talt, der er nogle ordførere, der kommer meget let hen over de her fremsatte forslag. Det er da rigtigt, at der er enkelte tekniske ændringer i dem, men der er da også ting i disse lovforslag, som jeg mener her ved første behandling må fremføres.

Jeg kan godt sige, at vi fra radikal side er af den opfattelse, at DSB får for vide beføjelser i lovforslagene. I § 7 i buslovforslaget gives der DSB mulighed for at foreslå de af den tilladelsesudstedende myndighed fastsatte vilkår for en tilladelse til rutebilkørsel ændret. Hvis man sammenligner det med rammelovens § 2, så står der, at forinden planen vedtages, skal der forhandles om indholdet med amtsrådene i de tilstødende amtskommuner samt med DSB, de inden for amtskommunen værende privatbaner og Landsforeningen Danmarks Bilruter. Det må være i denne forhandlingsfase, at DSB skal fremkomme med indsigelse imod en tilladelse til en omnibuskørsel. Skulle DSB ved disse forhandlinger blive nedstemt, på samme måde som det kan blive tilfældet for de øvrige parter i forhandlingerne, så virker det efter vor opfattelse noget urimeligt, at DSB bagefter over for persontrafikrådet som den eneste part kan gøre indsigelse imod en rute.

Jeg vil nævne en anden ting. Ifølge rammelovens § 6, stk. 2, skal DSB imødekomme forslag fra et amtsråd om get drift på jernbanelinjen mod at få godtgjort de med forslaget gennemførelse forbundne merudgifter eller indtægtstab. Denne bestemmelse er for fordelagtig for DSB efter vor formening, thi hvorledes kan det fastsættes, om der bliver tale om merudgifter eller mindreindtægter? Med DSBs regnskabssystem er det umuligt at få en opstilling over driften for en enkelt banestrækning, hvorfor man heller ikke kan beregne merudgifter eller mindreindtægter. Forbedringerne af driften, som forslaget skulle tilsigte, kan yderligere betyde, at der bliver en stigning i passagermængden og derved en stigning i indtægterne. Hvis dette er noget, der først konstateres senere, så vil jeg spørge: er DSB så villig til at nedsætte den godtgørelse, som er beregnet?

Endelig må det siges, at merudgifter og mindreindtægter jo er relative begreber, dvs. at de skal regnes ud fra et eller andet niveau, og dette betyder, at der må fastlægges et normalt niveau, som der skal regnes ud fra. Ellers vil DSB kunne presse de lokale myndigheder til at betale for en kørsel, som ellers var en statsbaneforpligtelse. Dette niveau, jeg her nævner, bør efter vor formening være ensartet i hele landet, for ellers vil et lavere niveau f. eks. i Vest- og Sydjylland give en ulige behandling af disse områder i forhold til de mere tætbefolkede områder.

[Ingomar Petersen.]

Jeg vil også godt sige lidt om muligheden for at indbringe den amtskommunale trafikplanlægning for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse. Eksempelvis vil en enkelt kommune eller sågar en enkelt rutebilvognmand, dersom de er utilfredse med hele eller dele af den amtskommunale planlægning, efter de foreslåede bestemmelser kunne indbringe denne for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse. Herved vil efter vor formening amtsrådets planlægningsbeføjelser på en meget ringe foranledning kunne overføres til persontrafikrådet, som består af 11 statsligt udpegede medlemmer, blandt hvilke amtsrådene kun har én repræsentant. Jeg mener, man bør overveje at søge disse bestemmelser ændret, eksempelvis ved en begrænsning i adgangen til at indbringe sager til kun at omfatte myndigheder og personer med særlig grund til klage. En anden mulighed ville måske være at lade konflikten løse af et andet organ end persontrafikrådet, eksempelvis af en voldgiftsinstans.

Om byrdefordelingen vil jeg også sige lidt. Der nævnes i lovforslaget intet om, at de lokale myndigheder er forpligtet til at yde tilskud til den almindelige kollektive trafik. Det nævnes dog i rammelovens bemærkninger til § 4, at udgifterne til busvirksomheden forudsættes fordelt mellem amtsrådet og kommunalbestyrelserne, samt at der ved fordeling bl. a. må tages hensyn til den servicestandard, den enkelte kommunalbestyrelse ønsker opretholdt inden for sit område. Der lægges med andre ord direkte op til, at de lokale myndigheder, i det omfang det bliver nødvendigt, skal træde til med tilskud til den kollektive trafik. Imidlertid fremgår det på intet andet sted end ved førnævnte vage formulering, hvorledes udgifterne tænkes fordelt mellem amtskommunen og kommunerne samt mellem kommunerne indbyrdes. Jeg vil gerne have oplyst, om ministeriet for offentlige arbejder vil udarbejde nogle retningslinjer for byrdefordelingen mellem de lokale myndigheder.

Jeg vil sige lidt om koncessionsgivningen. Vi finder det uheldigt, at den tilladelsesudstedende myndighed spredes mellem så mange instanser, som det bestemmes i § 3 i lovforslaget om buskørsel. Jeg tænker her specielt på, at kommunalbestyrelsen bliver den tilladelsesudstedende myndighed, såfremt kørslen udelukkende foregår inden for en kommune. Såfremt der eks-

empelvis, hvad der vil være meget fornuftigt, oprettes en fælleskommunal trafikvirksomhed, så overgår tilladelsesudstedelsen til denne trafikvirksomhed. Men hvis trafikvirksomheden ikke oprettes, så vil en kommune faktisk kunne ødelægge den samlede trafikplan, og det kan vel egentlig ikke være tanken og meningen med forslaget.

Jeg begrundet dette med, at også speciel rutekørsel – og det vil i de fleste tilfælde sige skolebørnskørsel – skal have tilladelse til at måtte udføres. En kommune kan efter min formening ødelægge en samlet plan ved at udstede tilladelser til almindelige og specielle rutekørsler inden for kommunen på kryds og tværs af det samlede kollektive trafiknet.

Om hyrevognsforslaget vil jeg henvise til, hvad vort partis tidligere ordfører sagde om lovforslag nr. 206 fra sidste samling, men jeg vil godt alligevel komme med et par yderligere bemærkninger. Nu har man jo gennemført 1973-loven, men jeg mener, det må være vores opgave at få de værste knaster fjernet fra denne, og jeg mener, vi meget nøje i trafikudvalget må arbejde på at mildne den nuværende lovs strenge krav på et par væsentlige områder. Jeg tror, man må overveje, om det ubetingede krav om bestillingskontorer, som jo har givet anledning til megen strid og megen tvang rundt omkring i de enkelte kommuner, ikke burde ophæves, i hvert tilfælde i kommuner under en vis størrelse. Loven virker meget urimeligt i mindre kommuner og landkommuner, og den har også virket urimeligt i visse større kommuner.

Der gives overalt i loven adgang til, at kommunale afgørelser kan påklages. Jeg mener, loven burde udformes således, at der overalt i loven gaves adgang til, at kommunale afgørelser kan påklages til ministeriet for offentlige arbejder, således – og det synes jeg er en væsentlig ting – at man sikrer en ensartet administration af loven over hele landet og garanterer sig imod kommunale magtmisbrug af den art, man har iagttaget siden den nuværende lovs ikrafttræden den 1. januar 1974.

Det er vores håb, at det bevillingssystem, som man påtvang i 1973, vil kunne fungere med de smidiggørelser, som jeg her har nævnt og gerne vil forhandle nærmere om i trafikudvalget.

Kurt Brauer (SF):

Ja, jeg skal ikke tage hul på udvalgsarbejdet, men i stedet for på socialistisk folkepartis fol-

[Kurt Brauer.]

ketingsgruppes vegne knytte nogle ganske få kommentarer til de tre forslag, vi her har til behandling. Det skal ikke være mange bemærkninger, vi kender jo lovforslagene, som det også fremgår af fremsættelsestalen. De forekommer mig umiddelbart vel gennemarbejdet, sådan som jeg har læst dem, men man har så mange parallelle konsekvenser, som bliver trukket frem, især af den sidste ordfører, at der næppe kan regnes med et meget kortvarigt udvalgsarbejde. Jeg tror også, ministeren vil være forberedt på, at en række detaljer vil blive trukket frem.

Jeg kunne nævne én, som jeg dog synes har en vis overordnet karakter, her ved denne første behandling. Der synes i hyrevognsforslaget at være åbnet for en overordnet styring af også denne del af den kollektive trafik. På den anden side ses en sådan styring ikke rigtig medtaget i forslaget om lokal og regional personbefordring, som skulle være den overordnede styringslovgivning. Jeg ville godt her give et signal fra mig om, at jeg under udvalgsarbejdet kunne tænke mig at vende tilbage til denne sag. Det er for interessant, at vi har så mange hyrevogne kørende på vore gader og veje landet over, til, at vi uden videre skal droppe chancen for her at tage dem op, f. eks. tage dem op i den regionale og den lokale styringsmekanisme. Måske, sagde jeg udtrykkelig, her er altså kun nævnt et princip til overvejelse.

Farumsagen – og med Farumsagen tænker jeg på denne bushistorie, som rullede over landets avisforsider i lange herrens tider – er et godt eksempel på, at vi må passe på, at vi ikke i vores iver for at opnå en overordnet styring kaster vrage på de værdier, der ligger i lokale initiativer, også meget nærdemokratiske lokale initiativer. På den anden side kan Farumsagen måske bruges til at illustrere, at vi ikke i vores iver for at give folk medbestemmelse på hver eneste gadeflise, som de betræder, må kaste vrage på den overordnede styring. Der er altså modsatrettede hensyn, og det må såvel folk placeret i centraladministrationen som folk placeret ude på gulvet, ude på fortovsfliserne, forsøge at forstå og forsøge at samarbejde om.

Det forekommer mig, at de tre lovforslag, vi har til behandling, efter et grundigt udvalgsarbejde åbner muligheder for, at alle disse hensyn, som jeg her har nævnt, kan tilgodeses. Jeg skal altså give forslagene mange gode ord med

på vejen, men samtidig forskrække ministeren lidt med mine ord om et formodentlig meget langsommeligt og meget indviklet udvalgsarbejde.

Lowzow (KF):

Jeg skal ikke som hr. Ingomar Petersen gå helt ind i detaljer i de enkelte paragraffer ved førstebehandlingen her, da det er anden gang, vi har lovforslagene til behandling. Nu kan det måske skyldes, at hr. Gudme første gang var ordfører for hr. Bilgrav-Nielsen, og så kan det måske være lidt vanskeligt at holde linjerne; det var måske derfor, der skulle lidt mere præcisering til.

Det konservative folkeparti har stadig ingen entydig løsning på trafikafviklingen. Vi vil altså hverken 100 pct. kollektiv trafik eller 100 pct. individuel trafik og heller ikke kun privattrafik eller kun statslig trafik. Vi vil afveje spørgsmålene, som de bliver lagt frem, og som de må ses i de forskellige situationer, hvorunder trafikken skal afvikles: om det er en storby, om det er enkelte kraftcentre, der skal ledes trafik til, eller om det er generel trafik ud over landet. Der er altså individuelle ting, der skal tages stilling til, og det vil vi også have ind i en lov, som vi skulle kunne tilslutte os.

Vi gik oprindeligt ind for Hovedstadsområdets Trafikselskab, men med megen usikkerhed og megen tvivl med hensyn til, hvad det kunne medføre, og hvordan det kunne virke, og vi bemærkede allerede dengang, at vi kunne gå med til dette, men det skulle på ingen måde skabe præcedens for nogen senere lovgivning. Vi havde altså ikke dermed bundet os til at sige, at en sådan lovgivning var passende overalt i landet. Nu ser vi, at disse tanker, genfremsat, bliver overført til provinsen. Der vil blive mange tanker, vi skal have ændret, og mange tanker, vi skal have forhandlet om – så mange, at jeg tror, det vil være meget vanskeligt for ikke at sige umuligt at få det generelle forslag tilpasset os.

Vi finder nemlig, at de til grund liggende tanker bygger på ønsket om en socialiseret transportsektor, selv om man tager det bid for bid. Jeg kan ikke lade være med at minde om ministerens ord fra forrige samling, hvor den nuværende minister sagde, at selv om det skulle tage nogen tid, så var ønsket et statsligt trafikalselskab Danmark, det var idealet, men den politiske situation var – jeg siger heldigvis

[Lowzow.]

– sådan, at det ikke var muligt i øjeblikket. Det går lidt meget igen i lovordene, og det gør det lidt svært.

Hvad der sker i praksis, gør mig også utilfreds. For desværre har jeg fået ret i noget af det, jeg har sagt her fra talerstolen, når jeg har sagt, at den offentlige overtagelse virker fordyrende for borgerne. Vi har nu haft en sag, hvor Ålborg bybusser skulle opkøbes af DSB. Det blev de ikke, fordi der ikke var mulighed for at få pengene i finansudvalget, men de blev opkøbt kommunalt i stedet for. Hvad er der sket? Det første, der er sket, er, at der er kommet en overenskomst i henhold til de kommunale regulativer, og der er kommet en lønstigning på ca. 150 kr. pr. chauffør pr. uge. Det er formodentlig noget, der skal lægges på billetterne, på dem, der rejser med busserne, og det vil gøre det dyrere. Jeg formoder ikke, at kommunen har andre steder end skatterne at hente det over, hvis det ikke direkte skal lægges på billetterne, så det er altså en fordyrelse for den almindelige borger, som jeg ikke synes var nødvendig.

Det konservative folkeparti bryder sig heller ikke om alle de, jeg vil nærmest kalde det overgreb, der sker over for den enkelte vognmand, som ønsker at arbejde frit i et frit erhverv, i et frit land. Vi ser her genfremset et forslag om, at man kan lægge stavnsbånd på den enkelte taxi. Det er ikke noget, vi synes bør genindføres i Danmark.

Ministerens ord om, at de private kan blive ved i samarbejde med det offentlige, f. eks. når det drejer sig om busserne, giver jeg ikke så meget for. Jeg vil godt tro, at man kan få en hel del vognmænd i dag til at gå ind for denne tanke, fordi de i første omgang får en kontrakt, som gør, at de måske kan leve rimeligt og pænt. Men efter nogen tid så er der ingen til at overtage denne private samkøring med den statslige, for der er simpelt hen ingen andre, der har mulighed for at gå ind i kontrakten. Enten får den næste kontrakt en anden ordlyd og en anden sats, eller også vil det sige, at når denne vognmand dør eller på anden måde ophører med sin virksomhed, så er socialiseringen sket, for der er simpelt hen ingen til at gå ind og overtage disse kontrakter. Det er selvfølgelig meget konstruktivt, hvis man er socialist, men jeg må indrømme, at med de erfaringer, vi har haft tidligere, så tror

jeg ikke, det er noget, befolkningen som sådan kan være tjent med.

Der er selvfølgelig lange stykker i disse lovforslag med meget rigtige ting, mange rigtige passager, og vi vil gå ind i et meget grundigt og meget konstruktivt udvalgsarbejde. Men jeg vil stadig sige, at det generelle forslag tror jeg ikke der er megen chance for at vi kan finde sammen om. Der er dog så meget i denne buket, at det vil være forkert kun at være negativ. Lad os se, hvor langt ministeren vil strække sig, så kan det være, der er enkelte forslag, vi kan finde sammen om.

Ritta Ahm (KrF):

Kristeligt folkepartis ordfører i disse sager kan ikke være til stede her i dag, hvorfor jeg skal fremlægge vores synspunkter i korte træk.

Vi lægger stor vægt på en videreudbygning af den kollektive trafik. Det er ikke alene på landet i de tyndt befolkede områder, det kniber med at få den kollektive trafik op at stå, også i provinsen i al almindelighed kan det knibe med en forståelse for, at amter og kommuner ikke kan fungere tilfredsstillende uden en trafikforbindelse. Det er dog, ligesom der er sket en opløbning ude i amter og kommuner, bl. a. ved at man nu inddrager skolekørslen i trafiksystemet, således at befolkningen også kan få adgang til at benytte disse busruter. Men der er desværre mange steder, hvor der ikke er mulighed for at udnytte skolekørslen. Det er sædvanligvis de svage i samfundet, som det går ud over, det er børn og ældre, som ingen andre transportmuligheder har. Nu siger man ganske vist, at næsten alle familier i dag har bil, men bor man på landet, og har man et arbejdssted i et andet område, så er det kun den ene, som sædvanligvis kan benytte bilen, og så bliver der nogle tilbage ude i de tyndt befolkede områder, som ikke kan komme ind til storkommunens bymidte, til tandlæge, almindelig handel osv.

Man kunne måske ud fra et socialt hensyn få en hyrevognsordning i gang, hvor der ved koordinering kunne køres vogne ud i områderne efter bestilling et par gange om ugen f. eks., så der dog var mulighed for, at man for en billig penge ved et sådant koordineringssystem kunne komme rundt i storkommunen eller til nærmeste jernbane.

Det er meget ønskeligt for kristeligt folkeparti, at den kollektive trafik bliver et led i den

[Ritta Ahm.]

fysiske planlægning. Det er helt nødvendigt med en koordinering her. Vi lever desværre i pengeknappe tider, og det sætter også sine spor i den kollektive trafik. Det ville være dejligt, om man kunne komme så langt, at kollektiv trafik blev anskuet ud fra et socialt hensyn alene, men det er jo desværre fremtidsvisioner.

Der er forskellige spørgsmål på alle de områder, lovforslagene omfatter, som vor ordfører vil stille i udvalget. Men jeg kan da sige her, at vi er meget positive, så langt som vores samfundsøkonomi nu rækker.

Fuglsang (DKP):

Forslagene er jo, som det er sagt, i hvert tilfælde i alt væsentligt, allerede forelagt og behandlet i fjor. Vi var dengang positive over for de principper, de bygger på, og da der ikke er sket noget i mellemtiden, som kan motivere nogen ændring, er der ingen grund til ved denne lejlighed at sige så forfærdelig meget. Vi mener tværtimod, at ikke mindst hele energiidviklingen faktisk har gjort det yderligere vigtigt at fremme den kollektive trafik, og det vil sige at samordne og planlægge den, sådan som denne lille lovbuket har til hensigt.

På given foranledning vil jeg gerne her tilføje, at for at opnå det, så mener vi principielt, at den kollektive trafik bør overtages og drives af det offentlige. Der tales en hel del om penge, hvad man kan spare her og der, og hvad der er dyrest. Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme ind på det, der er sket i Ålborg. Det, der er sket, er i hvert tilfælde vedtaget med et stort byrådsflertal og, som det har vist sig ved talrige vedtagelser ikke mindst i byens fagforeninger, også med støtte i befolkningen. Men sagens kerne er jo, når man taler om, hvad det koster, at der givet er mange områder her i landet, hvor det ikke alene kan være dyrt, men også ubehageligt for de mennesker, der bor dér, når man af sparehensyn forsømmer dem trafikalt og derved tvinger dem tilbage i udvikling.

Hans Chr. Jepsen (CD):

I en del år har den kollektive rutebiltrafik ført en hensygnende tilværelse, stærkt sat i skygge af den stærke vækst i privatbilismen, og mange rutebiler er blevet beskåret og nedlagt. Centrum-demokraterne mener, at med den stærke centralisering, der foregår, må vi ikke glemme de små samfund.

Lovforslagene er en genfremsættelse fra sidste samling, og der har i amter og mange kommuner, siden de kom frem, været en stigende interesse og forståelse, og man kan vist også sige erkendelse af den kollektive trafiks vanskeligheder. Det må også for amter og kommuner være et naturligt ønske at få den bredest og bedst mulige anvendelse af de midler, der anvendes af det offentlige til lovbundne transporter i forbindelse med f. eks. skolekørsel, kørsel til omsorgsarbejde m. m.

Også spørgsmål som energi, forurening, klima, miljø og de små samfunds bevarelse indgår sammen med trivselsproblemet i de bedre kollektiv trafik. Forståelsen for, at det ofte ikke kun er et spørgsmål alene om en forbedret kollektiv trafik, men i høj grad også om at sikre den bestående, er de fleste steder efterhånden stor.

Uden for hovedstadsområdet er det stadig de private rutebilejere, der kører den største del af den kollektive bustrafik, med en investering på ca. 900 mill. kr. Centrum-demokraterne vil gerne medvirke til, at den usikkerhed, der naturligt har været omkring den nye lov og rutebilejernes fremtid fjernes ved, at der sikres lige vilkår for overtagelse og drift af den i lovforslag nr. 54 omtalte trafikvirksomhed, der skal udføre almindelig rutekørsel i amtskommunen. Flere kommuner, især i Jylland, har i samarbejde med de private rutebilejere fået etableret trafikløsninger, som med de bestående koncentrerede rutebileruter som grundstamme løser de lokale transportbehov og løser dem i sammenhæng med de regionale trafikklinders opgaver. Samarbejdet mellem disse kommuner og de private rutebilejere har sparet samfundet store investeringsbeløb og har samtidig vist, at det er muligt for kommuner og private at løse opgaver sammen til gavn for alle parter.

Centrum-demokraterne kan tilsige ministeren for offentlige arbejder en velvillig gennemgang af disse forslag.

I lovforslag nr. 54, kapitel 3, § 4, står, at amtsråd og kommunalbestyrelser kan træffe beslutning om, at de i fællesskab opretter en trafikvirksomhed, der udfører almindelig rutekørsel i amtskommunen. Der står ikke, at det ikke kan være et privat selskab, men for at udelukke alle eventuelle tiltag ville det være godt, hvis det kom til at stå i loven.

I forbindelse med lovforslaget om hyrekør-

[Hans Chr. Jepsen.]

sel vil CD specielt lægge vægt på, at der ikke gennem ændringer lægges hindringer i vejen for den almindelige private hyrekørsel, som mange steder i landet arbejder fuldt tilfredsstillende, og som ofte beror på et godt forhold mellem de pågældende vognmænd og beboerne.

Kurt Hansen (VS):

VS støtter hovedindholdet i disse tre lovforslag. Det har vi også klart tilkendegivet, dengang nogle faktisk identiske forslag var til behandling i sidste samling. Vi mener, det er rigtigt, som vi også dengang fremhævede, at der bør ske en koordinering af den kollektive trafik med den fysiske planlægning. Vi håber, at det kan være til gavn for sikkerheden, for miljøet og for energiforbruget. Vi mener, man måske kan forbedre det på nogle områder. Det vil vi tage op i udvalget, men jeg skal da ikke undlade her kort at nævne, at vi mener, det bør være muligt for beboergrupper o. lign. at etablere sådan nogle busforbindelser, som blev underkendt i forbindelse med Farumlinjen. Der lægges jo op til, at private selskaber, virksomheder, kan gøre det, og vi finder, det er helt urimeligt, at man ikke har adgang til at gøre det som beboere, der er dårligt stillet i forhold til deres arbejdsplads. Det vil vi godt være med til at få ændret. Vi mener også, man måske skulle have nogle mere præcise formuleringer om, hvordan man kunne sikre, at mange af de mennesker, der boede i mindre befolkede kommuner i udkantdistrikter, havde en ret, en klar ret, til, at der var et ordentligt kollektivt trafiktilbud til dem dér, hvor de nu var.

VS vil tilsige disse tre forslag en velvillig behandling, og vi vil også gå ind i udvalgsarbejdet og forsøge at forbedre det på de punkter, jeg her har nævnt.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg skal også ved denne anden førstebehandling af disse lovforslag takke både for venlige og kritiske bemærkninger fra ordførerne. Det lykkedes ikke hr. Kurt Brauer at forskrække mig ved tanken om et langvarigt og grundigt udvalgsarbejde. Dels har jeg haft hele sommeren til at forberede mig på det, dels mener jeg også, det er sundt for lovgivningen, at man nøje overvejer nogle lovforslag, der som disse

indebærer så meget, også nytænkning. Selv om de har været forhandlet med Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening og diverse erhvervsorganisationer, så er det da også rimeligt, at vi stadig væk gennemprøver og efterprøver, hvad lovforslagene indeholder, og når frem til et resultat, der forhåbentlig kan samle så mange som muligt her i salen.

Jeg vil da også denne gang gerne medgive hr. Lowzow, at jeg har en mening med de lovforslag, jeg fremsætter, og det er klart, at jeg ønsker at se trafiklovgivningen så socialdemokratisk præget som muligt, men jeg gentager også, at jeg er så meget realist, at jeg kender folketingets sammensætning og ved, at vi arbejder under kompromisets lov, hvis vi skal nå resultater.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Markedsudvalget (3/11 76):

Udtræder: Fuglsang

Nyt medlem: Ib Nørlund

Kirkeudvalget (3/11 76):

Udtræder: Svend Andersen (Rosk. a.)

Ny stedf.: Tandrup Jensen

Boligudvalget (3/11 76):

Udtræder: Hans Bjerregaard

Ny stedf.: Tandrup Jensen

Det energipolit. udv. (3/11 76):

Udtræder: Nauerby

Nyt medlem: Tandrup Jensen

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 4. november, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af færdselslov [af Voigt m. fl.].

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om realisering af overbehæftede faste ejendomme [af Tange m. fl.].

3) *Første behandling af:*

Forslag til konkurslov.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser vedrørende konkurs m. v.

Mødet hævet kl. 15.39.
