

[Ministeren for offentlige arbejder.]

om ikke nøjagtig det samme forslag, så dog den samme problemstilling, og jeg vil være i stand til, som det skete ved sidste førstebehandling, at sige tak for en langt overvejende positiv indstilling fra de forskellige ordførere. Jeg forstår, at udvalgsarbejdet har betydet, at man er kommet igennem det meste af stoffet.

Jeg vil til hr. Ole Henriksen sige, at forslaget, som det foreligger, jo ikke betyder, at man uden at bekymre sig om trafikikkerhed osv. bare kan anlægge pladser. Man må underordne sig de miljøbestemmelser og andre bestemmelser, der gælder, ligesom anmeldelsespligten til luftfartsdirektoratet netop betyder, at anlægges der en privat flyveplads på en sådan måde, at landingsretninger og andre ting betyder en fare for sikkerheden i luften, ja, så kan man forbyde opførelsen af en sådan bane eller kræve nødvendige ændringer.

Tak for en positiv modtagelse.

Glensgård (FP):

Først vil jeg gerne spørge ministeren i anledning af det, ministeren nævnte med hensyn til sikkerheden, om man ikke under den nugældende lovgivning kunne forbyde et sådant anlæg.

Dernæst vil jeg gerne til centrum-demokraternes repræsentant, hr. Langsted, sige, at centrum-demokraternes stilling undrer mig en lille smule. Jeg beklager, hvis jeg har misopfattet det, men jeg opfattede hr. Langsteds indlæg således, at centrum-demokraterne mente, at man var nødt til at begrænse antallet af private lufthavne. Det er i hvert tilfælde en ændring i forhold til centrum-demokraternes holdning sidste gang. Det må vi selvfølgelig acceptere. Hvis jeg har misforstået hr. Langsted, så beklager jeg det dybt.

Langsted (CD):

Jeg tror nok, at hr. Glensgård har misforstået mit indlæg. Min generelle mening var, at man kunne ikke have den ene private lufthavn liggende efter den anden, rent ud sagt af hensyn til trafikikkerheden. Det var det, der var baggrunden for mine bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Nu nåede ministeren ikke at svare, men jeg kan så svare for ministeren. Det er muligt at forhindre det, som hr. Langsted nævner, under

den nugældende lovgivning. Derfor er denne lovgivning bare en ekstra ting, som skal til for at centralisere beslutningsprocessen. Den bekymring, hr. Langsted gav udtryk for, kan vi altså klare under den nugældende lovgivning.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Ved gennemlæsning af referatet i Folketings-tidende af den tidligere debat har jeg nok iagttaget, at hr. Glensgård som den eneste ordfører harcelerede over, at man tydeliggjorde § 59 i luftfartsloven. Jeg er enig i de udtalelser, som venstres ordfører, hr. Ivar Hansen, kom med, nemlig at det er på sin plads med en sådan præcisering af § 59.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Karlskov Jensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. 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 67. Fremsat 10/3 77).

Den fg. formand (Karlskov Jensen):

Sammen med denne sag foretages de under punkterne 6 og 7 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om buskørsel.

(Lovforslag nr. L 68. Fremsat 10/3 77).

Første behandling af forslag til lov om hyrekørsel.

(Lovforslag nr. L 69. Fremsat 10/3 77).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Lerke (S):

Forslagene var til en grundig førstebehandling her i tinget den 23. marts 1976. Forslagene blev genfremsat og blev ved en ny førstebehandling den 3. november 1976 yderligere uddybet og sendt i udvalg, hvor man nåede

[Lerke.]

gennem en del af arbejdet. Jeg skal derfor nøjes med at henvise til de af mit partis ordfører tidligere fremsatte synspunkter samt til ministerens fyldige bemærkninger til forslagene, hvis principper jeg er fuldt enig i. Jeg skal på socialdemokratiets vegne give tilsagn om fortsat velvillig behandling i udvalget.

Glensgård (FP):

Når ministeren er så bekymret, når vi foreslår besparelser – og jeg er enig med ministeren i, at det er et problem, at når vi gennemfører besparelser her i folketinget, så har det visse konsekvenser – så skal ministeren også være klar over, at når man går den anden vej, så skal der stilles flere midler til rådighed.

De to første forslag, som vi behandler i denne klump, vil direkte betyde en merudgift for staten, for amterne, for kommunerne, og det er klart, at det skal man markere. Det er udtryk for en holdning, når socialdemokratiet siger, vi skal bruge flere midler. Det er socialdemokratiets ret. Jeg kan på forhånd meddele ministeren, at vi har ikke nogen som helst interesse i, at forslagene under punkterne 5 og 6 på dagsordenen – forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og forslag til lov om buskørsel – gennemføres.

Med hensyn til forslag til lov om hyrekørsel, så bliver det interessant at se den politiske stillingtagen til hyrevognslovgivningen. Vi så langt hellere en helt anden systematisk ændring af denne hyrevognslovgivning, og det vil vi gerne se nøjere på under udvalgsarbejdet. Vi ønsker ikke fadæsen Hovedstadsområdets Trafikskab overført til de dele af landet, som endnu ikke er befængt med en sådan byld.

Holmberg (V):

Det er nu tredje gang, vi har de foreliggende lovforslag til første behandling – af grunde, som vi alle kender. Jeg kan nøjes med at henvise til, hvad jeg har sagt før. Jeg havde nogle kritiske bemærkninger, første gang vi havde førstebehandling. Men jeg må indrømme, jeg har flere denne gang, i alle tilfælde når udvalgsarbejdet kommer i gang. Jeg erkender naturligvis, at forslagene bygger på noget af det rigtige, bedre samordning og koordinering af den kollektive trafik, men om det skal være efter de retningslinjer, som er foreslået, det bliver vi mere og mere tvivlende over for. Jeg

er slet ikke sikker på, at vi når at blive færdige i denne samling. Hvis det er hensigten – og det er det forhåbentlig → at vi skal slutte omkring grundlovsdag, så er der relativt få mødedage tilbage. Haster det egentlig særligt med denne lovgivning?

Jeg er i øvrigt enig i det, den tidligere trafikminister afsluttede med sidste gang, nemlig at det er ganske sundt for lovgivningen, at vi nøje overvejer disse forslag, som indebærer så megen nytænkning. Det er jo rigtigt. Ministeren tilføjede, at der havde været ført forhandlinger med Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening, og så sagde ministeren endvidere: det er rimeligt, om man stadig væk gennemprøver og efterprøver, hvad forslagene indeholder. Det er vi også villige til.

Lovforslagene bygger jo meget på planlægning, men det kan nu godt være meget, meget svært at planlægge, når det drejer sig om behov, som vi ikke kender. I øvrigt kan der godt planlægges med de nuværende love og bestemmelser.

Hovedstaden og det øvrige land er trafikalt ikke det samme. Uden for hovedstadsområdet har private rutebilejere investeret over 1 mia kr. i materiel, uden at det har kostet det offentlige ret mange kroner. Og så kommer spørgsmålet: hvordan har de private rutebilejere så afviklet trafikken uden statstilskud? Vi må nok erkende, at de stort set har afviklet trafikken på en god måde. Mine bemærkninger har hertil i første række drejet sig om lovforslagene nr. L 67 og L 68.

Lovforslag nr. L 69 om hyrekørsel ønsker vi at vende tilbage til i udvalgsarbejdet, også mere kritisk end ved første behandling sidste gang. Vi er nemlig ikke overbevist om, at loven virker sådan, som vi, der stemte for loven i sin tid, ønskede at den skulle virke. Jeg vil bare nævne bestillingskontorer, antalsbestrænsning m. v.

Lad mig nøjes med at sige, at venstre naturligvis tilsiger sagligt udvalgsarbejde og også velvillig behandling af visse dele af lovforslagene.

Lowzow (KF):

Jeg skal indrømme, at set fra et konservativt synspunkt er den foregående talers indlæg denne gang uhyre glædeligt, og jeg ser med forventning frem til behandlingen af disse lovforslag. Jeg mener ingenlunde, vi er ved vejs ende med nogen af de forslag, der ligger

[Lowzow.]

for. Der er mange, mange uafklarede spørgsmål, og jeg vil tro, det vil tage en rum tid, inden man kan blive færdig med dem, hvis man skal behandle dem forsvarligt – og det formoder jeg ministeren ønsker man skal. Vi har sagt ved de to foregående førstebehandlinger, at meget af intentionen i de to første lovforslag, i det første især, er vi enige med ministeren i. Det er helt givet, at det er ønskværdigt med en nærmere planlægning, hvad angår udbygning af boligområder og kollektiv trafik og trafikmuligheder i det hele taget. Det er givet, at en sådan planlægning må der være mulighed for i lovgivningen. Så langt kan vi følges, men vi mener også, at der er mange intentioner i disse lovforslag, som vi ikke kan tilslutte os.

I forbindelse med loven om buskørsel er et af vore store problemer at sikre, at de private vognmænd har fuld ret til på lige fod at få del i de muligheder, der nu er i samfundet, og at der også er mulighed for, at de kan fastholde den del af markedet, de har. Vi har set, hvordan der andre steder end i de her omhandlede områder, altså under HT, er sket ændringer, som ikke ubetinget har været til det bedre, selv om der også har været fordele ved det.

Det sidste lovforslag, lovforslaget om hyrekørsel, er vi mindst stemt for. Vi mener, at det, vi har set indtil nu med den lov, der er gældende, i de fleste tilfælde ikke har været nogen fordel. Der er ikke ydet en højere service fra de hyrevogne, der er underkastet den. Vi har ikke kunnet påvise en højere gennemsnitlig indtjening for de vognmænd, der er underkastet den, og vores egne erfaringer på gader og stræder her i København er, at der er for få vogne på gaderne under den nugældende lov. Man har skåret ned, så publikum ikke kan få en tilstrækkelig service fra dette erhverv. Vi mener altså, at det er meget problematisk, hvor god den foreslåede ændring er, da den går videre end den oprindelige plan, som lå bag den forrige lov.

Der er ét punkt i lovforslaget, som jeg mener er meget ubehageligt, og som jeg har nævnt tidligere, nemlig at man sætter en grænse ved 9 personer. Det rammer en masse kørsel ude omkring i landet. Det betyder ikke noget inde i byerne, men de, der kender til forholdene ude omkring i landet, ved, at det f. eks. i forbindelse med sportsfolks kørsel om søndagen og i

weekenderne ude på landet vil være et vældigt problem, at der ikke findes taxaer, der kan tage et fodboldhold. Tænk på, hvor mange unge der bliver bragt omkring. Hvis man har tid til at forlade folketinget og se, hvad der sker udenfor, så vil man se det hver evig eneste søndag.

Man kan også stadig undre sig over, at det faktisk ifølge dette lovforslag er forbudt et firma at sende en bil, der er ejet af firmaet, efter kunder og bringe dem hjem igen. Jeg kan se, der er medlemmer i salen, der nægter det. Så vil jeg henvise til bemærkningerne til § 1, hvor der står, at det er forbudt firmaer at hente folk i firmaets bil som almindelig kundeservice. Der skal faktisk en droschebevilling til, hvis man skal rette sig efter lovens fulde ordlyd.

Der er så mange detaljer i dette, som vi slet ikke har fået uddybet endnu. Vi er langtfra færdige med dem. Vi vil gerne gå ind i en grundig udvalgsbehandling og se, om vi kan få fremmet alt det positive i lovforslaget. Er det muligt, at ministeren vil finde frem til det, så kan vi måske finde noget til sidst. Holder ministeren fast ved det fremsatte lovforslag, som det ligger her, så vil vores stilling være meget skeptisk, for ikke at sige negativ.

Langsted (CD):

Det er jo tredje gang, lovforslagene fremsættes, og vi må da håbe på, der ikke også bliver en fjerde eller femte gang.

Med den udformning, lovforslagene har, kan det være nødvendigt at fastslå, at der ikke herigennem må tilstræbes hverken en socialisering eller en nationalisering af al kollektiv trafik her i landet. Man får let det indtryk af lovforslagene, som de foreligger. Selv om der bruges udtrykket, at der »kan« – og ikke, at der »skal« – oprettes en amtstrafikvirksomhed med alle de dertil hørende rettigheder og forpligtelser, så ligger det ligesom i luften.

Disse lovforslag supplerer hinanden, og de må således ses som et hele. I den forbindelse vil jeg igen fremhæve, at det uden for hovedstadsområdet, som jeg gerne vil drage sammenligninger med, stadig er de private rutebilejere, der kører den største del af den kollektive busstrafik. Det vil virke naturligt, at de nye love skal forstås på den måde, at også de nuværende rutebilejeres fremtid skal sikres gennem lige vilkår for overtagelse og drift af de omtalte trafikvirksomheder.

Mange steder er det sådan, især i Jylland, at

[Langsted.]

flere kommuner i samarbejde med de private rutebilejere har fået etableret trafikløsninger, som omkring de bestående koncessionerede bilruter som grundstamme løser de lokale transportbehov i sammenhæng med de regionale trafiklinjers opgaver. På denne baggrund finder vi det naturligt, at det lige så godt kan være et privat selskab, der står for den fælleskommunale trafikvirksomhed, og vi mener, det også bør komme til udtryk i lovtæksten. Det vil fjerne manges usikkerhedsfølelse.

At det tillige i mange tilfælde er nødvendigt at yde tilskud fra de offentlige kasser, for at den lokale kollektive trafik i det hele taget kan gennemføres, betyder vel ikke automatisk, at det er det offentlige, der skal drive denne virksomhed.

Som andre ordførere vil jeg også sige noget om hyrevognstrafikken. Jeg vil indrømme hr. Lowzow, at det kan være svært at få fat på en hyrevogn nu om dage, og det vil sige, at vi må gøre det mere attraktivt at være hyrevognsejer. Jeg har faktisk også bidt mærke i udtrykket i bemærkningerne til § 1:

»Sker der derimod befordring af en virksomheds kunder, kræves der bevilling i henhold til denne lov, hvad enten der svares vederlag eller ej.«

Dette vil jeg gerne bede ministeren kommentere.

Ole Henriksen (SF):

Fra socialistisk folkeparti kan vi anbefale forslagene, som de ligger, til en velvillig behandling i udvalget, og det sker selvfølgelig ud fra den betragtning, at vi er interesserede i at styrke den kollektive trafik her i landet. Vi er indstillet på at sikre befolkningen en bedre trafikservice, og vi gør det selvfølgelig ud fra den betragtning, at den kollektive trafik er et godt alternativ til en udvikling af privatbilismen. Vi skal nok igennem adskillige punkter i udvalget for at finde ud af, hvordan vi stiller os til spørgsmålet om hyrevogne, herunder specielt spørgsmålet om at nedsætte vognstørrelserne til kun at omfatte 9 personer. Jeg synes nok, at problemerne omkring de private firmaers egne transportmuligheder nemmest løses ved, at man rekvirerer taxier til at transportere sine kunder i – det er nærmest til de borgerlige partier, som har været oppe at tale imod det – sådan at man også ad den vej sikrer, at taxi-

vognmænd får noget at lave. Det kan jo ikke være meningen, at de private virksomheder selv skal nedsætte sig som taxivognmænd mere eller mindre.

Fuglsang (DKP):

Kommunisterne vil opretholde den overvejende positive holdning til de tre forslag, det drejer sig om her, og det gælder især det, som angår den regionale og lokale personbefordring. Det er for os i virkeligheden et meget vigtigt spørgsmål, som der kunne være grund til at sige ganske meget om og måske også på anden vis gå i dybden med, hvad jeg ikke skal gøre her. Jeg kan sige så meget, at hvis de hensigter, som er nedlagt i forslagene med hensyn til planlægning og samordning af de kollektive trafikmidler – og deraf må vel også følge en tidssvarende modernisering af dem – havde ført til resultater tidligere, så havde meget i den nuværende trafiksituation her i landet sikkert set noget mindre kaotisk ud. Den situation, vi befinder os i nu, med nedlægning af banelinjer, nedlægning af stationer, især i mange tyndt befolkede områder, stadig ringere busbetjening osv., er jo en dom over de principper, man hidtil har kørt på. For det er trods alt ikke talerne heroppefra, der tæller, det er praksis, sådan som den udvikler sig ude i livet.

Hvis vi – og det håber jeg disse forslag kan medvirke til – virkelig får en samordning og en modernisering af vores trafikmidler, så vil de også kunne udvikle sig til gavn for de forskellige landsdele og deres befolkning. Nu blev Hovedstadsområdets Trafikselskab nævnt. Trods de mangler, der også er ved dette, så synes jeg, at selve udviklingen dér med fremgangen i den kollektive personbefordring, i nogen grad på bekostning af privatbilismen viser, at det er den vej, vi skal gå.

Inge Krogh (KrF):

Kristeligt folkeparti vil sige, at vi egentlig synes, det er udmærket, at der skal lægges en samlet trafikplan for landet, og at amtet skal lægge en plan for sit område og samarbejde med naboamtet. Det er meget rimeligt, at der koordineres mellem busser, hyrevogne, private baner og DSB, men jeg skal dog ikke undlade at omtale, at statsbanerne ikke er særlig samarbejdsvillige. Jeg hentyder her til et forhold, som allerede er blevet nævnt af retsforbundets ordfører tidligere i dag, nemlig at DSB bestem-

[Inge Krogh.]

mer uden forhandlinger med nogen andre, at der på forbindelsen Nyborg–Odense ikke skal standses ved mellemstationerne. Det er rigtigt, som ministeren siger, at der skal spares, det ved vi alle sammen, men hvad er konsekvenserne? De vil sandsynligvis være, at en hel del privatbilister kommer i gang mellem Nyborg og Odense; vi ved alle sammen, at det er en særdeles hårdt belastet landevej i forvejen. Der er vistnok en enkelt forbindelse, hvor togene stadig væk standser, men det løser ikke problemet.

I bemærkningerne roser man HT meget højt. Jeg ved ikke, om det kan holde stik alle vegne. Jeg ved, at bl. a. i Rødovre, som vel nok ikke er ministeren ubekendt, er der i hvert fald nogle, som ikke er særlig tilfredse med, at de private busser er blevet nedlagt. Jeg tror i det hele taget, man skal tænke meget på den private rutebilkørsel ude over landet.

Angående forslaget om hyrevogne er vi også meget kede af, at der kun kan gives bevillinger til vogne til 9 personer og derunder, og vi vil fremføre det samme, som er fremført af det konservative folkeparti, at det kan være uheldigt på landet – og for øvrigt også i byen – når der skal transporteres folk til sportskampe.

Med hensyn til forslaget om fartskrivere synes vi sådan set, at der i forvejen er kontrol nok med hyrevognene, og vi vil derfor gå imod dette forslag. Vi har erfaret, at den nye lov – altså den lov, vi har nu – ikke har forbedret forholdene servicen for befolkningen er ikke blevet bedre, og hyrevognschaufførerne er heller ikke blevet mere tilfredse.

Hjortlund Christensen (DR):

Til lovforslaget om kollektiv persontrafik vil jeg bare knytte nogle få bemærkninger. For så vidt angår den fysiske planlægning kan forslaget få retsforbundets fulde støtte. Det er min opfattelse, at der er et stort behov for en lovgivning om fysisk planlægning også på dette område. Havde man lovgivet om fysisk planlægning for mange år siden, tror jeg, man ville have sparet samfundet for milliardbeløb.

Lovforslagets øvrige målsætning er en koordinering af forskellige trafikmidler, og det kan retsforbundet selvfølgelig gå ind for. Men for mig at se indeholder lovforslaget tendenser til ad åre helt at udelukke det private initiativ ved trafikafviklingen, og her kan man ikke forvente retsforbundets støtte, for man giver

nogle mennesker et monopol. Jeg vil gerne her give udtryk for, at retsforbundet ikke nærer nogen mistillid til de mennesker, der bliver ansat til at styre offentlige foretagender, men styringsproblematikken i det hele taget giver anledning til kontrolforanstaltninger på alle leder og kanter, et bureaukrati, som borgerne ikke kan være tjent med hverken at benytte eller betale til. I øvrigt har serviceniveauet en vis evne til at dale. Vi vil naturligvis følge udvalgets arbejde, selv om vi ikke er med i udvalget.

Hvad angår hyrevognsproblematikken, så mener jeg også, det private initiativ har behov for netop her at gøre sig gældende. Jeg tænker på de mennesker, ikke mindst dem fra dette hus, der står i en eller anden by i Danmark og skal vente en time på at blive befordret, fordi man spiser frokost. Det er da helt i orden, at folk skal have frokost, men den lille købmand lukker jo ikke sin butik, når der kommer en kunde og vil købe en æske tændstikker. Det er blot systemet, der er forkert. Vi må ikke gennemføre en lovgivning, der ikke giver den service, som borgerne forventer at få. Netop den dyre befordringsmåde, som folk vælger, når de ønsker at køre i taxa, burde i al fald være fri.

Tyroll (VS):

Jeg har ikke ved de forudgående trafikpolitiske lovforslag taget ordet – dem vil jeg komme med kommentarer til i udvalgsarbejdet – men til de lovforslag, der her er til behandling, mener jeg nok der kunne være anledning til at fremsætte nogle mere principielle kommentarer.

VS kan støtte lovforslagenes indhold vedrørende koordineringen af den kollektive trafik og den fysiske planlægning og det tilsvarende indhold vedrørende forbedret planlægning og koordinering af den kollektive trafik. Det vil forhåbentlig betyde en bedre kollektiv trafik til gavn for miljøet, for sikkerheden, for energiforbruget og for de mange, der har begrænset eller ingen adgang til individuel transport.

Når dette er sagt, så må vi nødvendigvis gøre opmærksom på, at VS mener, at der er meget tilbage at ønske i forhold til prioriteringen af den kollektive person- og godstransport. I den forbindelse kunne man komme ind på spørgsmålet om privat drift af denne transport og det forhold, at dele af den kollektive transport er underkastet profitmotivet.

Som ved tidligere behandlinger af disse lov-

[Tyroll.]

forslag skal vi også denne gang høre en hel del om socialismespørgsels tilstedeværelse i lovforslagene. En egentlig socialistisk løsning af persontransportproblemerne er der desværre langt fra tale om. Hertil er indgrebene over for privatberigelsen på persontransporten for begrænset.

Med hensyn til planlægningen af overgangen til den offentlige drift af persontransporten, så foreslår rammeloven, lovforslag nr. L 67, at planen for den lokale regionaltrafik skal forhandles med de inden for amtskommunen værende privatbaner og Landsforeningen Danmarks Bilruter. Det skal selvfølgelig ses i forlængelse af de indeholdte bestemmelser om muligheden for, at amtsrådet og kommunalbestyrelserne i amtskommunen i fællesskab opretter en trafikvirksomhed, der udfører almindelig rutekørsel i amtskommunen, og at denne trafikvirksomhed kan overtage virksomheder, som offentlige myndigheder har rådighed over og adgang til at overdrage. Adgangen til overdragelse af private virksomheder inden for området er stærkt begrænset, derfor skal planerne forhandles, og derfor får profitmotivet indpas i planlægningen af den kollektive transport, hvor denne efter VS' opfattelse udelukkende bør præges af at gøre den kollektive trafik til et stærkt placeret alternativ til de individuelle transportformer og som et supplement til og en støtte for den fysiske planlægning og energibesparelser.

VS er således imod den styrkelse af privatkapitalen og privatkapitalistiske interesser, der kommer til udtryk i, at uoverensstemmelser mellem disse selskaber samt organisationer kan indbringes for det såkaldte persontrafikråd, hvor disse arbejdsgiverorganisationer samtidig er sikret indflydelse sågar på fastlæggelsen af fordelingen af pladserne på de forskellige kommuner i det udvalg, der skal varetage ledelsen af den eventuelle trafikvirksomhed, uanset at dette vel ikke kan siges at vedkomme andre end de kommunalbestyrelser, det vedrører. I forhold til den tidligere ordning, hvor uoverensstemmelser mellem parterne afgjordes endeligt af den koncessionsgivende myndighed, er der tale om en styrkelse af de private selskabers stilling. Denne styrkelse kan ikke finde støtte hos VS.

Når det drejer sig om inddragelsen af den kollektive trafikplanlægning i region- og kom-

muneplanlægningen, og det samme gælder tidsfølgeplanlægningen, ønsker vi at medvirke.

Ligeledes kunne vi tænke os at medvirke til fastsættelse af minimumsstandarder for kollektivtrafikken, der så af staten skal støttes økonomisk op til etablering af en minimumsstandard.

Denne problemstilling berører en af de totale mangler ved dette lovforslag, nemlig den totale mangel på omtanke for nærdemokratiske funktioner i forbindelse med tilvejebringelse af trafikplanlægningen. Det totale fravær af sådanne overvejelser sætter sikringen af de private selskabers indflydelse i relief. Den socialdemokratiske regering viser helt klart følgelighed over for kapitalisternes og det private erhvervslivs problemer, som er en klar følge af den reformistiske politik, partiet følger. Det overrasker os ikke og bevirker ligeledes, at vi ikke forventer de store resultater for de holdninger, vi her har givet udtryk for. Dog mener vi, at en inddragelse af den bebudede betænkning om nærdemokrati, som over for kommunaludvalget er blevet lovet færdig til slutningen af april, ville klæde dette lovforslag, og det ville klæde regeringen at fremme en sådan inddragelse.

Vi har forstået i forbindelse med tidligere handlinger af disse lovforslag, at i hvert fald den tidligere trafikminister har udtrykt en vis angst over for sådanne nærdemokratiske beslutningsmuligheder, idet man ikke har kunnet se, hvilket administrativt apparat der skulle varetage disse beslutninger. Men vi håber, at det vil være muligt at få inddraget de handlinger, der vil være i kommunaludvalget af den nærdemokratiske betænkning, i det videre arbejde med lovforslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Hvis ikke jeg husker meget fejl, sagde min forgænger ved forrige førstebehandling af dette lovkompleks, at der var både ris og ros, og det kan man altså også konstatere ved denne lejlighed.

Jeg synes, at de bemærkninger, der kom fra diverse ordførere, i nogen grad bar præg af, at vi ligesom skulle starte forfra på dette. Jeg har naturligvis forsøgt at sætte mig ind i denne problematik og har også ved samtaler med folk, der har siddet i trafikudvalget igennem

[Ministeren for offentlige arbejder.]

længere tid, forstået, at disse forslag er blevet ganske godt behandlet.

Hr. Holmberg stillede spørgsmålet: hvor meget haster det? Jeg skal da ikke lægge skjul på, at jeg meget gerne ser, at dette lovforslag bliver endeligt vedtaget i denne folketingssamling. For sagen er nemlig den, at forud for udarbejdelse af det egentlige lovforslag er der, som hr. Holmberg sikkert ved meget bedre end jeg, gået et meget stort stykke arbejde med forhandlinger imellem en lang række forskellige organisationer.

Når flere af ordførerne har udtrykt bekymring med hensyn til, hvordan forholdene vil blive for det private erhvervsliv inden for transporten, vil jeg føje til, at så vidt jeg ved, er f. eks. Landsforeningen Danske Bilruter interesseret i, at vi nu kommer igennem med dette. Man har i tillid til normal behandling i folketinget ganske simpelt tilrettelagt sin egen planlægning med henblik på, at folketinget gennemfører en sådan lovgivning.

Jeg er også vidende om, at Amtsrådsforeningen er meget stærkt interesseret i, at denne lovgivning vedtages, ganske simpelt fordi man i amterne naturligtvis er interesseret i at kunne gennemføre den nødvendige planlægning og koordinering på dette område.

Jeg vil i øvrigt ikke gå ind på mange af de enkeltheder, der har været rejst, for det vil kunne ske under udvalgsarbejdet. Jeg vil bare lige komme med en enkelt bemærkning til fru Inge Krogh om noget mere konkret fra Fyn, der også denne gang blev hevet ind i debatten, nemlig at DSB ikke viser samarbejdsvilje og uden forhandling bare har besluttet at nedlægge de fire jernbanestationer imellem Nyborg og Odense. Når fru Inge Krogh kan sige det, må hun være blevet meget dårligt orienteret om forholdene af de folk, der har haft med det at gøre lokalt. Sandheden er den, at der netop har været ført forhandlinger med de lokale myndigheder, at DSB har tilbudt – og det tilbud har jeg forstået naturligvis er blevet modtaget – at man ikke bare nedlægger fire stationer og så ser, hvordan tingene kan klares, men for det første har konstateret, at der, når det drejer sig om det antal passagerer, der benytter disse fire stationer, er tale om et betydelig mindre antal end dem, der skriver under på protestresolutioner o. lign., så lille et antal, at der ganske simpelt ikke var underlag nok for, at man kunne køre videre.

For det andet har man sagt, at de, der benytter disse stationer, naturligvis ikke skal lades i stikken, og derfor indgår i en fremtidig ordning dette, at det første intercitytog, der, så vidt jeg husker, afgår 7.37 fra Nyborg, nu afgår noget før, således at det kan tage folk med, der skal i skole eller på arbejde, at man udvider rutebildriften, og at man for det tredje holder, om jeg så må sige, de faste kunder økonomisk skadesløse i de to første år, hvorefter man må se, hvordan det ligger. Det er ikke at træffe en beslutning uden overhovedet at forhandle med folk. Tværtimod har man taget kontakt med de lokale myndigheder og ud fra de økonomiske muligheder, man har, prøvet at komme dem mest muligt i møde. Og det er ikke DSB, der har truffet beslutningen; jeg har selv truffet den beslutning, fordi jeg fandt, at man ikke kan blive ved med at tærskelanghalm på denne sag, og at de folk, som det berører, ikke skal have sådan noget at vide, dagen før det træder i kraft, og det gør det fra maj måned i år.

Spørgsmålet om fartskrivere i hyrevogne har der været sagt meget om, både for og imod. Jeg vil bare gøre opmærksom på, at det ikke er sådan, at der er en almindelig modstand imod fartskrivere hos de folk, der er beskæftiget i faget. De kontrolbøger, vi har i dag, giver for mange et stort stykke arbejde, der betyder, at der let kommer kludder i det, hvis man kommer for meget bagud, og alt det, der ellers er forbundet med regnskab. En indførelse af fartskriversystemet vil betyde, at man slipper meget lettere om ved det administrative.

Glensgård (FP):

Ministeren sagde, at Landsforeningen Danmarks Bilruter havde udtrykt ønske om at få loven vedtaget. Ministeren er formentlig også bekendt med, at dette ønske har sin begrundelse i økonomiske problemer hos enkelte medlemmer af Danmarks Bilruter. Og så er det en nem måde at hjælpe disse medlemmer på at sige: ja men vi har her mulighed for at lade det offentlige gå ind og give en erstatning. Det er den egentlige begrundelse, som vi har fået fra Danmarks Bilruter under udvalgsarbejdet.

Men ministeren er formentlig også bekendt med, at forslaget vil betyde bortfald af egentlig aftalekørsel, altså f. eks. firmakørsel. Danmarks Bilruter har formentlig også medlemmer, der har almindelige turistbiler, og de vil altså ikke få mulighed for i fremtiden frit at træffe aftale

[Glensgård.]

med en virksomhed om transport til denne virksomhed, uden at det skal underkastes en kontrolforanstaltning, som f. eks. betyder, at i en sådan aftalekørsel inden for det område, som hidtil har været dækket af denne kolossale lovgivning, nemlig hovedstaden, at dér vil man altså lade HT gå ind.

Jeg vil også bede ministeren bekræfte, at de overenskomstansatte vognmænd i Hovedstadens Trafikskab har en billigere driftsform end Hovedstadens Trafikskab. Når ministeren af nød må bekræfte dette, hvordan vil man så forklare, at denne lovgivning skulle betyde et fremskridt i økonomisk henseende; jeg tænker på, hvordan ministeren vil forklare, at en sådan lovgivning skulle hjælpe os frem til en billigere kollektiv trafik. Hidtil har vi set, at ordningen – som indtil nu heldigvis kun er gennemført i hovedstadsområdet – har betydet en enorm fordyrelse: stat, amt og kommuner har måttet betale enorme summer herovre. Jeg går ud fra, at ministeren kan bekræfte dette, og dermed ser vi altså socialdemokratiets idé om i denne sag blot at bruge løs af de offentlige midler.

Lowzow (KF):

Når ministeren siger, at dette lovforslag meget gerne skulle gennemføres i år, og er ved at lægge ansvaret på folketinget for, at det ikke kommer igennem, vil jeg tillade mig at replicere med at sige, at når lovforslaget, der har været fremsat to gange, ikke er kommet så hurtigt igennem, kunne det måske skyldes den lidt forstokkede fremgangsmåde, man har valgt, nemlig at fremsætte det fuldstændig enslydende igen uden hensyn til, hvad der er sagt imod det undervejs. Det havde måske været lettere at få det igennem, hvis man havde lempet det dér, hvor der var muligheder for at gøre det. Det er altså en genfremsættelse af et identisk forslag, og derfor er stillingen til det identisk.

Det har ikke været nogen hemmelighed, at det var de konservatives ønske, at man fik styrket den kollektive trafik ude omkring, uden at det gennem lovgivning skal være direkte på bekostning af den private trafik, altså privatbilen, som stadig væk vil have 85 pct. af al trafik i mange år fremover, men ved at gøre den kollektive trafik attraktiv, så at man valgte den, hvor det var passende, og det er selvfølgelig i fødelinjer ind til storbyer osv. Men vi er imod f. eks. den part af loven, der hedder et HT-sel-

skab i Århus, Ålborg, Odense, da vi mener, det ikke passer for disse steder, og ikke er særlig begejstrede for, hvordan HT-ordningen har virket, som jeg sagde i mit første indlæg, her i København.

Der havde altså været gode muligheder for at få loven igennem, hvis man ikke havde fremsat forslaget uændret, og når vi nu skal starte forfra, som jeg også mener vi faktisk bliver nødt til, når vi står her, kan det godt være, det kommer til at knibe med tiden. Men der er jo fremsat udtalelser og spørgsmål nok i udvalget, der viste, i hvilken retning folketingets tanker gik, men de er ikke taget til følge, og derfor kan det altså blive lidt sent tredje gang, og jeg mener ikke, det kun er vores skyld.

Hjortlund Christensen (DR):

Ministerens nævner, at de private, bl. a. Landsforeningen Danmarks Bilruter, gerne ser forslaget gennemført. Ja, det kan jeg da godt forstå de vil, for de vil da gerne have et monopol, men det er da ikke et kriterium for, at det er en korrekt politisk beslutning, vi tager. Når man i samfundet og i erhvervslivet mærker, at der er en socialiseringstendens på et område, er det klart, at man indretter sig derefter, men var de tendenser ikke til stede, tog man sikkert et andet standpunkt. Der er sikkert mange, der gerne vil have et privat monopol. Vi har jo ikke fået vingerne til at gro ud på ryggen endnu, sådan er mennesker, og det skal man forstå, også inden for politik. Derfor kan retsforbundet ikke tiltræde dele af dette lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Det var mit indtryk fra første runde, at i hvert fald én ordfører, måske også flere, udtrykte bekymring for private vognmænd med et sådant forslag, og derfor gjorde jeg opmærksom på, at Landsforeningen Danmarks Bilruter havde indtaget den holdning, som jeg beskrev før, altså var meget stærkt interesseret i, at man kom igennem med denne lovgivning, således at de kan planlægge deres ting.

Hr. Glensgård stillede mig et direkte spørgsmål: om jeg kunne bekræfte, hvad jeg nødtvungent nok måtte gøre, at overenskomstansatte vognmænd er billigere i drift end kommunale eller offentligt drevne vognmandsforretninger. Det er der jo ingen tvivl om, og jeg har også

[Ministeren for offentlige arbejder.]

læst den behandling, der fandt sted sidste gang af dette forslag, hvor det samme spørgsmål blev inddraget, og hvor man hurtigt kunne pege på, at det, der i alt væsentligt udgør forskellen, er, at der også er forskel i aflønningerne, at der dengang var tale om timelønninger for chauffører, der lå meget, meget langt nede, så langt nede, at al rimelighed talte for, at de i hvert fald blev hevet noget op.

På en sådan baggrund kan man få omkostningerne til at se ganske pæne ud, men jeg synes bare ikke, det er et vægtigt argument.

Så vil jeg gerne i øvrigt sige, at det, der er det væsentligste i disse tre lovforslag, er, at amterne får et redskab til at kunne foretage den planlægning, der her er foreslået. Drejer det sig om at indføre HT-ordninger rundt omkring i landet, er det da op til lokal afgørelse. Så er det, man siger, at der skal være så og så stort underlag og så og så mange kommuner, der i et område går ind for det, for at det kan lade sig gøre. Vi har jo mange gange haft principielle diskussioner herinde om lokalt selvstyre, og jeg synes nok, at hvis vi i dette lovforslag siger, at nu giver vi nogle muligheder og lægger nogle rammer, som I kan udfylde lokalt, så er der ikke tale om, at vi her centralt strammer grebet, socialiserer, eller hvad man i øvrigt vil kalde det.

Så vil jeg til hr. Lowzow sige, at jeg er den ydmyge minister, der er afhængig af, hvad et flertal i trafikudvalget mener om de forskellige forslag, der bliver fremsat. Jeg har bare villet benytte lejligheden ved denne første behandling til at give udtryk for, at jeg meget gerne ser sagen fremmet, og jeg mener, det ønske er velbegrundet, for sagen har været tygget igennem nogle gange. Det er klart, at det forudsætter manges velvilje, også min aktive medvirken, hvor spørgsmål bliver stillet, og hvor vi i øvrigt skal forhandle os frem til, hvad der kan bære igennem.

Med disse bemærkninger vil jeg gentage mit fromme ønske.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Ministeren nævnte i sit sidste indlæg, at det var et flertal, der kunne afgøre, om vi skulle have disse HT-ordninger. Det giver jeg ministeren ret i; jeg kan f. eks. oplyse, at Århus og Odder tilsammen kan afgøre, om der skal indføres hovedstadsordning i Århus amt, altså

dermed også omfattende byer som Silkeborg og Randers. Det er helt klart, at et flertal kan afgøre det, men hvor man altså ser et amt med så stor en by, har man altså denne bys afgørelse på amtsplan, og det er det instrument, ministeren giver amter og byer i hånden.

Inden for Hovedstadsområdets Trafikselskab er det såmænd ikke så meget lønningerne, der er afgørende og udslaggivende for, hvor store driftsomkostninger der kommer, for driftsomkostningerne ligger i størrelsesordenen, så vidt jeg husker, 100–120 kr. for de private og 160–180 kr. for HT – det er muligt, det var for 1975–76, men det er i den størrelsesorden – og der var dog kun en forskel i lønningerne på 8–10 kr., så det er altså ikke bare lønningerne, der gør det, det er hele driften af systemet, og det er klart, at med det bureaukrati, der er opbygget i HT, skal det koste penge i forhold til den kontraktansatte vognmand, som mange gange selv også må køre som chauffør.

Fuglsang (DKP):

Det skulle for så vidt også være kort. Det, som kalder mig herop, er den problemstilling, som hele tiden fremføres, om, hvad der er billigst i drift. Nu ønsker jeg selvfølgelig, at tingene, også trafikproblemerne, afvikles så billigt som overhovedet muligt. Men netop trafikspørgsmålet har jo også en anden side, nemlig hvad den eller den løsning gavner, hvem den er til brug for. Dér må man jo huske, at netop den udvikling, vi har været inde i, og som har medført, at busforbindelserne mellem byerne, mellem de forskellige egne, bliver stadig ringere – nu har vi diskuteret den fynske linje, men det er jo kendt over hele landet, at stationerne nedlægges osv. – i virkeligheden er et stort tilbageskridt for mange, mange mennesker, og specielt selvfølgelig de mange mennesker, som ikke er i besiddelse af denne velsignede privatbil.

Med hensyn til ordninger af HT-typen i de store byer, f. eks. Ålborg, er der netop sket det i Ålborg, at vi er gået over til kommunal drift og efter ønske af et afgjort flertal af byens befolkning. Det, som var tilfældet i Ålborg, før vi fik denne ordning, var jo, at hele kvarterer praktisk taget ikke blev busmæssigt betjent, fordi der ikke var tilstrækkelig økonomisk basis for det, kvarterer, der var under udvikling, kvarterer, hvis mennesker har samme krav på at blive bragt til deres arbejdsplads eller af anden grund ind til byen som andre mennesker. Det er derfor, jeg mener, man også må se på

[Fuglsang.]

den specielle opgave, som skal løses af den kollektive trafik, og det kan godt være, det kan blive lidt dyrere i visse tilfælde, men det er noget, borgerne og ikke mindst de mennesker, der betaler skatten, har krav på at afgøre.

(Kort bemærkning).

Lowzow (KF):

Jeg må lige sige, at når man taler om den specielle sag i Ålborg om overtagelsen af busserne, er det ret fantastisk at høre, at det var et stort flertal af borgerne, der traf beslutningen. Det var godt nok fra de folkevalgte, at beslutningen kom, og det var et folkevalgt flertal, der besluttede det, men finansudvalget gav ikke nogen bevilling til at sætte DSB ind. Der var et privat rutebilselskab, der gerne for egen regning ville gå ind og køre dette, store kompetente busselskaber lå i forhandling om det, men kunne ikke få lov til at køre. Det blev overtaget ved en beslutning fra de folkevalgte.

(Kort bemærkning).

Fuglsang (DKP):

Jeg gik i mit indlæg ud fra, at vi trods alt byggede på et vist nærdemokrati, og det, jeg tænkte på, var vitterligt Ålborgs borgere. Der var et stort flertal i Ålborgs byråd, det var Ålborgs fællesorganisation, som tæller en meget, meget væsentlig del af Ålborgs indbyggere, af dem, som altså virkelig har brug for det;

det er det flertal, jeg tænkte på, og det var vitterligt til stede.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Karlskov Jensen):

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.

Da jeg må skønne, at vi ikke er i stand til at gennemføre det næste punkt på dagsordenen i rimelig god tid før næste møde, skal jeg her afbryde mødet.

Folketingets næste møde afholdes i dag kl. 15 med følgende dagsorden:

Eventuelt: første behandling af:

Forslag til lov om forlængelse af visse kollektive overenskomster.

Mødet hævet kl. 14.23.