

[Glensgård]

slutning, men det er da muligt, ministeren kan udlede noget andet. Det er også muligt, ministeren har overhørt min ordførertale.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Jeg undskylder over for hr. Glensgård, at jeg begik den forsømmelse ikke at konstatere, at han — sin praktik og vane tro — var uenig i de forslag, der fremsættes.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

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. 204. Fremsat 5/2 76).

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Sammen med denne sag foretages de sidste tre sager på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om buskørsel.

(Lovforslag nr. 205. Fremsat 5/2 76).

Første behandling af forslag til lov om hyrekørsel.

(Lovforslag nr. 206. Fremsat 5/2 76).

Første behandling af forslag til lov om ændring af færdselsloven for Grønland. (Hyre- og buskørsel).

(Lovforslag nr. 207. Fremsat 5/2 76).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Henning Jensen (S):

Da mit partis ordfører vedrørende disse fire lovforslag, hr. Otto Mørch, ikke kan være til stede på grund af anden mødeaktivitet, skal jeg knytte nogle bemærk-

ninger på mit partis vegne til de fire lovforslag.

På mit partis vegne vil jeg udtrykke tilfredshed med, at forslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og buslovforslaget nu er kommet frem til behandling i folketinget.

De baserer sig på et udvalgsarbejde, der blev påbegyndt under den forrige socialdemokratiske regering, og som sluttede med en betænkning, der blev afgivet i oktober 1974. Når forslagene ikke er kommet frem før, skyldes det dels de urolige politiske forhold, der har præget tiden siden oktober 1974, dels de mange andre presserende opgaver, regering og folketing i denne periode har måttet beskæftige sig med.

Forslagene har været ventet med længsel, ikke alene af erhvervene, men også af kommuner og amter, der har manglet et trafikpolitisk redskab til at løse de problemer, som — og det må vist alle erkende — igennem det sidste år i stadig stigende omfang har rejst sig for den lokale og regionale kollektive persontrafik.

Disse lovforslag er nogle af de midler, regeringen vil bringe i anvendelse for at styrke den kollektive trafik. Der er for mig heller ingen tvivl om, at man i lovforslagene får et instrument, der gør det muligt for de lokale myndigheder at få en mere rationel og effektiv udnyttelse af de ressourcer, der sættes ind på den kollektive trafik, og at man alene derved vil kunne opnå betydelige kvalitetsforbedringer på dette område.

Forslaget om lokal- og regionaltrafikken uden for hovedstadsområdet er en pendant til den lovgivning, vi allerede har fået eller er på vej til at få inden for hovedstadsområdet. Ved dette lovforslag pålægges der for det første hvert amtsråd en pligt til at udarbejde en plan for den kollektive persontrafik i amtet. Jeg er helt enig i, at en sådan planlægning af trafikken er nødvendig. Kun herved kan man sikre, at den fysiske planlægning, som i henhold til regionplanloven er sat i gang, følges op på trafikområdet, således at f. eks. nye boligområder, den dag de kan tages i brug, også har den fornødne trafikbetjening.

Vi har desværre set flere tilfælde, hvor man ikke har fulgt bebyggelsesudviklingen op med kollektiv trafikbetjening, og har

[Henning Jensen.]

heraf kunnet lære, hvor skævt det da går. Ved en planlægning får man også mulighed for at anskue problemerne i en større sammenhæng, og jeg tror, at planlægningen vil resultere i, at man får opbygget et mere hensigtsmæssigt rutenet mange steder rundt om i landet, eller i, at man finder frem til bedre og mere økonomiske metoder at løse trafikbetjeningen på end dem, der anvendes i dag, f. eks. gennem telebusordning el. lign.

Gennem planlægningen vil man også få bedre mulighed for at koordinere lokaltrafikken med banernes fjerntrafik. En sådan koordination er jo nødvendig, hvis befolkningen i alle egne af landet skal få andel i den forbedrede fjerntrafikbetjening, der er lagt op til i DSBs Plan 90.

For det andet åbner forslaget mulighed for i de områder, der måtte ønske noget sådant, at få indført en HT-ordning. Det er min helt klare opfattelse, at den ordning med HT og ikke mindst den senere zonekortordning, som vi fik indført her i hovedstadsområdet, har været til publikums fulde tilfredshed. Derfor må jeg være enig i, at vi, når vi skal til at lave en lovgivning om den kollektive trafik, ikke kan undgå at give den øvrige del af landet et tilbud om at få indført samme ordning.

Jeg siger udtrykkeligt tilbud, for jeg forstår, at ministeren er enig med mig i, at det ikke er alle egne af landet, hvor forholdene passer lige godt til et sådant system, og at det derfor ikke er hensigten at presse en HT-ordning ned over nogen.

I forbindelse med dette lovforslag kunne man rejse spørgsmålet om fastsættelse af kollektive trafikstandarder. Nogle vil synes, at det ikke er i overensstemmelse med nærdemokratiske synspunkter. Alligevel tror jeg ikke, vi kan undgå at overveje spørgsmålet. I DSBs Plan 90 er der taget højde for en times frekvens for togettets vedkommende.

Den gældende buslov daterer sig tilbage fra 1950. Den har i mange år været moden til revision, og det må nu, hvor der synes at være almindelig enighed om, at vi bør forbedre den kollektive trafik, være det rette tidspunkt at skride til handling.

Vil man have bedre kollektiv trafik, må der gives de ordinære trafikruter prioritet fremfor den trafik, der med eller uden of-

fentlig støtte etableres til opfyldelse af mere eller mindre individuelt betonedede trafikbehov, som skolekørsel, arbejdstagerkørsel, hospitalskørsel, kørsel til sportsstævner, dyrskuer, udstillinger m. v., og hvad ved jeg. Det må ud fra et samfundsmæssigt helhedssyn være mest hensigtsmæssigt, at denne kørsel, i det omfang det er muligt, udføres af de ordinære trafikforbindelser, der står åbne for alle. Herved undgår vi også en yderligere belastning af vejnettet.

Vi må huske på, at de passagerer, der deltager i disse særlige kørselsarrangementer, undrages de ordinære trafikruter, som må opretholde trafik også på de trafiksvage årstider og ugedage og i de trafiksvage timer i døgnet, hvilket jo yderligere svækker deres økonomi. Det tilskud, det offentlige nødvendigvis og i stigende omfang må yde til de ordinære ruters opretholdelse, forøges derved, og udgifterne hertil må enten bæres af samfundet gennem øgede skatter eller af brugerne gennem forhøjede takster.

Jeg ser derfor med tilfredshed, at erhvervsmæssig buskørsel efter buslovforslaget nu kommer ind under en regulering netop med det hovedsigte at sikre passagergrundlaget for den kollektive trafik.

Selvfølgelig er der, når vi befinder os på dette område, også hensyn at tage til de vognmandsvirksomheder, der udøver anden trafik end rutekørsel — jeg tænker her på turistvognmændene. Disse hensyn synes også at være tilgodeset ved lovforslaget. Jeg har bemærket, at erhvervets organisationer, herunder også turistvognmændene, har hilst forslaget med tilfredshed og betegner det som en nødvendig regulering af deres erhvervsområde.

Om hyrekørselsforslaget vil jeg ikke sige meget. Der er i princippet tale om en videreføring af den nuværende ordning, der blev indført pr. 1. januar 1974. Når der alligevel nu fremsættes forslag til en ny lovgivning, skyldes det først og fremmest, at reglerne om hyrekørsel, der hidtil har stået i færdselsloven, ikke er medtaget i forslaget til den nye færdselslov. Jeg hilser med tilfredshed, at man ved udarbejdelsen af forslaget har sørget for at koordinere reglerne med reglerne i buslovforslaget, herunder at det nu bliver muligt at anvende hyrevogne til afvikling af kollektive trafikopgaver, hvor der måtte være behov herfor.

[Hønenning Jensen.]

Ligeledes ser jeg med tilfredshed på de andre ændringer, som jeg finder dels giver en smidigere ordning end den nugældende, dels gør ordningen lettere at administrere. Jeg har også mærket mig, at erhvervenes hovedorganisationer har deltaget i det forberedende arbejde.

Om Grønlandsforslaget vil jeg kun sige, at det beror på et ønske fra Grønlands landsråd, et ønske, som vi vil se på med velvilje for at tilgodese hensynet til den hjemmehørende befolkning.

Som det fremgår af mine bemærkninger, kan socialdemokratiet give tilsagn om villig behandling af alle fire lovforslag.

Holmberg (V):

Det er ganske naturligt, at de fire lovforslag, som er sat på dagsordenen, bliver behandlet under ét, for de hører jo mere eller mindre sammen: forslag til lov om den kollektive persontransport uden for hovedstadsområdet, om buskørsel, om hyrekørsel og om ændring af færdselsloven for Grønland, også hyre- og buskørsel. Det er interessant læsning, men da det ifølge forretningsordenen kun er det mere principielle, vi skal behandle her, kan jeg med det samme sige, at jeg forudser en lang udvalgsbehandling.

Ministeren anfører i sin skriftlige fremsættelse, at lovforslagene i større eller mindre grad har det hovedsigte at forbedre den kollektive trafik uden for hovedstadsområdet. Jeg vil ikke sige, at vi har klarlagt hovedstadsområdet, love herom er jo vedtaget, og bortset fra de ændringer, vi lige har behandlet i det foregående lovforslag, fungerer de jo egentlig rigtig godt. Hvad det koster, er der vel ingen der rigtig kan gøre op. Men det er altså ikke hovedstaden, vi skal behandle, det er den lidt mere civiliserede del af Danmark, lovene drejer sig om. Udtrykket skal selvfølgelig ikke misforstås, men det bliver måske ikke bedre, hvis jeg siger, det skal forstås rigtigt.

Lad mig så knytte nogle bemærkninger til det næmteste lovforslag først, om ændring af færdselsloven for Grønland. Grønlands landsråd har fremsat ønske om, at der indføres en koncessionsordning for hyrekørsel også for Grønland. Det går kort ud på, at kommunerne skal have mulighed for

som i Danmark at fastsætte antallet af hyrevogne. Umiddelbart har jeg i og for sig ikke kunnet forstå, det skulle være nødvendigt, og det var heller ikke antaget for bare et kort stykke tid siden, men der er givet ret gode begrundelser herfor, og også dette vil selvfølgelig indgå i udvalgsbehandlingen.

Så kommer vi til de tre andre lovforslag, og det er egentlig kompliceret læsning. Jeg har med stor interesse læst ministerens motivering for lovforslagene. Det bliver sagt, der skal mere planlægning til, altså planlægning af den lokale og regionale trafik. Jeg tror også, det er rigtigt med planlægning af den kollektive trafik. Den kollektive trafik er der jo blevet snakket meget om i mange år, og randbemærkningen om, at det jo aldrig kan blive et alternativ til den private trafik, er vi nok enige om.

Hvad vil dette så koste? De økonomiske konsekvenser af planlægningsforslaget er der vel ingen der rigtig kender. Det skulle ikke gerne blive en overlappning af den planlægning, vi har i forvejen, for vi har som bekendt både kommune- og regionplanlægning, og det er da klart, at disse udvalg, hvis vi kalder dem det, ikke har arbejdet uden sigte på betjeningen af den kollektive trafik. Hermed ikke sagt, at vi ikke skal have en lov om planlægning af den kollektive trafik, men vi vil altså absolut se nærmere på det i udvalget og er egentlig lidt kritiske.

Jeg er meget enig med ministeren, når det i bemærkningerne angående forslaget til lov om buskørsel anføres, at det har været vanskeligt at sondre mellem, hvad der var reguleret, og hvad der ikke var det. Omnibusloven, som vi kender den, omfatter kun den kørsel, hvormed der mod vederlag samtidig befordres flere af hinanden uafhængige personer, og den er reguleret. Andet er stort set frit på visse betingelser, og så kommer de, som der står, „af hinanden afhængige“, dvs. et vist fællesskab ud over at blive befordret, for slet ikke at nævne den såkaldte skolekørsel. Det har været vanskeligt at administrere de nugældende regler, og det er vel én af grundene — der er mange — til, at rutebiltrafikken, altså den koncessionerede kørsel, ikke har haft det særlig godt, til skade naturligvis for erhvervets udøvere, men også for de områder, som den betjener.

Nu går mange i deres ønske om at fremme den kollektive trafik meget langt, så langt,

[Holmberg.]

at de næsten forlanger, at hver flække, uanset befolknings- og passagergrundlag, skal betjenes, og hvis det bliver efterkommet, bliver det i alt fald meget dyrt. Men som det også blev nævnt, da vi havde DSBs Plan 90 til debat, har det svigtende underlag flere årsager; jeg har lige nævnt et par stykker. Af-folkningen af landdistrikterne kan have baggrund i den manglende kollektive trafik, men jeg tror ærlig talt ikke ret meget. Privatbilismen tror jeg ikke der er noget at gøre ved, og ønsker det heller ikke, for det er trods alt en god personlig form for trafik. Jeg tror, den væsentligste årsag til det svigtende passagergrundlag har været de mange forskellige kørselsarrangementer, som frit har kunnet etableres, herunder ikke mindst den såkaldte skolekørsel, altså kørsel med skolebørn. Det skulle man egentlig tro kommunerne selv kunne have indset, uden at der skulle lovgives herom, men det har de åbenbart ikke kunnet, og det viser efter min mening en total mangel på konsekvens. Det forlanges, at rutebiler, der har koncession, skal køre, men de passagerer, som skulle danne grundlag for deres eksistens, har kommunerne ofte taget fra dem. Men nu er så tanken, at enhver form for erhvervsmæssig buskørsel skal inddrages under reguleringen.

Af tidsmæssige og andre grunde vil jeg ikke komme nærmere ind på de mange udviklede bestemmelser. Ministeren giver en fyldig motivering i bemærkningerne til forslaget om buskørsel, også om administrationen af reglerne om rutekørsel og opgavefordeling. Så kommer vi til forholdet mellem stat, amt og kommune, hvor der står lidt om, at fjerntrafikken skal være et statsanliggende; det er dog ikke sikkert, den skal være det. Så kommer DSB; de skal altså have større indflydelse, som der står, på planernes indhold, og videre står der, at hvis indsigelse ikke tages til følge, bliver det persontrafikerådet, der træffer den endelige afgørelse administrativt, åbenbart uden ankenmulighed. Persontrafikerådets sammensætning — det er § 20 — ser egentlig ret fornuftig ud, men også det vil vi gerne drøfte i trafikudvalget. Jeg er overbevist om, at det vil give debat om beføjelserne: som det fremgår, skal jo byråd og amtsråd lave kort over de ruter, man ønsker op-

rettet. Der skal endvidere også gives et skøn over serviceniveaet, hvad det så end er, og det er meningen, at der skal oprettes amtskommunale selskaber. Der står herom i bemærkningerne:

„Forslaget indeholder således hjemmel for amtsråd og kommunalbestyrelserne i et antal kommuner, der omfatter et flertal af indbyggere i amtskommunen, til at oprette en fælleskommunal virksomhed, der skal udføre rutebilkørsel i amtskommunen. Virksomheden har efter forslaget ret til at overtage de offentligt ejede busvirksomheder, der hidtil har udført rutebilkørsel i området, men kan også i stedet vælge at lade disse virksomheder fortsætte med at udføre kørsel på entreprenørbasis.“

Det er altså vidtgående bestemmelser — jeg ved, de har dem i hovedstadsområdet — men jeg sonderer egentlig en del mellem hovedstadsområdet og den øvrige del af riget, og som følge deraf vil vi også kigge nærmere på det i udvalget. Så står der, at private busvirksomheder ikke kan overtages. Nej, det er rigtigt, men min kommentar er alligevel her, at måske kan de ikke overtages, men så kan de sultes ud, også med den ordning, som måske kommer.

Jeg har som sagt måske ikke noget særligt imod, at disse amtskommunale omnibus-selskaber kan dannes — jeg siger måske — men jeg vil alligevel spørge ministeren om én ting her, og jeg håber på et imødekom-mende svar: skulle private selskaber ikke også have mulighed for at danne region-dækkende selskaber? Det er ment som et spørgsmål til ministeren, og hvis ikke jeg får et tilfredsstillende svar, vender vi tilbage til det i udvalget. Jeg vil ikke lægge skjul på, som jeg har sagt et par gange, at der må sondres lidt mellem København og den øvrige del af landet. I den øvrige del har relativt få private investeret milliardbeløb i materiel, som det offentlige har gjort brug af og, så vidt jeg kan skønne, også til de flestes tilfredshed.

Jeg har hermed forsøgt i de relativt få minutter, der er til rådighed for os, at give vort syn på de foreliggende lovforslag. Jeg sagde til indledning, at jeg forudser en lang udvalgsbehandling, men det er klart, at vi tilsiger en saglig udvalgsbehandling.

Glensgård (FP):

Ministeren for offentlige arbejder har atter været ude på styringens overdrev. Den skandale, som Hovedstadsområdets Trafikselvskab har vist sig at være, skal nu trækkes ned over hovedet på alle os andre, som er så heldige at bo uden for HT's område. Ministeren siger ganske vist et eller andet sted i bemærkningerne, at han ikke ønsker at påtvinge amterne en HT-ordning, men samtidig fremgår det, som var det bøjet i neonrør, at ministeren anser det som en nødvendighed, at amterne skal foretage en strammere styring af den kollektive trafik.

Jeg må på mit skarpeste tungemål frabede os andre — og det vil sige de liberale — at skulle gennemføre en sådan planløsning, som ministeren her lægger op til. Jeg kan lige se vor nuværende trafikminister, hr. Niels Matthiasen, sidde på kejserens trone og forvalte § 3, stk. 1:

„Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere retningslinjer for planlægningen, herunder om planernes indhold, fremgangsmåden ved deres udarbejdelse og ved planændringer.“

Hvilket glædeshyl der vil lyde den dag, en sådan styringsminister må få en sådan styringsmagtstilladelse! At tænke sig, retten til at bestemme, hvad planerne skal indeholde, fremgangsmåden ved deres udarbejdelse, kort og godt en styringsplan efter den til enhver tid siddende minister, og altså på nuværende tidspunkt en minister, der ønsker en statsstyring og i det hele taget en styring ovenfra, det modsatte af, hvad mit parti står for!

Alene af den grund kunne jeg afvise forslaget til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, men vi agter selvfølgelig at gå langt mere i dybden med disse socialismens trafikforløbere. I § 3, stk. 2, står der:

„Myndigheder og offentlige institutioner og trafikvirksomheder skal efter anmodning fra amtsrådet eller en kommunalbestyrelse give de oplysninger, der findes nødvendige for trafikplanlægningen.“

Vil det sige, at amtsrådene og kommunalrådene i fremtiden skal have ret til at snage i helt private trafikforetagenders interne oplysninger om f. eks. dækningsbidrag, belægningsprocenter, generelle omkostninger, investeringer osv. osv.? Dette er selvfølgelig

helt klart fra ministerens side, og det er dermed atter et klart bevis på, at socialismen, som ministeren står for, intet har med fremskridtspartiets politik at gøre. Vi vil bekæmpe sådanne usmagelige tendenser.

Ser vi derefter på kapitel 3, § 4, hvori der står:

„Amtsrådet og kommunalbestyrelserne i et antal kommuner, der efter de senest offentliggjorte registerfolketal omfatter et flertal af indbyggere i amtskommunen, kan træffe beslutning om, at amtsrådet og kommunalbestyrelserne i amtskommunen i fællesskab opretter en trafikvirksomhed, der udfører almindelig rutekørsel i amtskommunen.“

Ja, så må man spørge sig selv, om det er rimeligt at påtvinge 49,99 pct. af amtets borgere at betale til et trafikapparat, som de slet ikke ønsker. Mange små landkommuner må i de kommende år se en skatteforhøjelse i øjnene, udelukkende fordi ministeren måske vil finde et flertal for sine HT-tanker.

Reglerne for trafikplanlægningen har efter bemærkningerne været behandlet i et udvalg med repræsentanter for Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening, som den 3. oktober 1974 har afgivet indstilling til ministeriet, og jeg håber, ministeren vil tilstille trafikudvalget denne indstilling.

Angående de administrative konsekvenser vil jeg gerne bede ministeren oplyse, hvad de to akademikere i ministeriet skal være uddannet i, samt hvilke eksakte opgaver de skal beskæftige sig med. Jeg vil også gerne bede ministeren oplyse, hvordan han kan holde 2 akademikere og en kontoruddannet inden for en samlet udgift på 250.000 kr. inkl. løn, feriepenge, husleje, telefonomkostninger, kontorholdsudgifter og alle de andre generelle udgifter.

Ligeledes vil jeg bede ministeren nærmere gøre rede for ministerens skøn over udgifterne for primær- og amtskommunerne, idet jeg efter Kramers lille regnebog må sjusse mig til, at det højst kan blive 120.000-130.000 kr. til hvert amt efter ministerens tal. Jeg tror overhovedet ikke, det slår til bare på amtsplan, og jeg vil derfor, indtil andet er bevist, antage, at de 2 mill. kr.'s skøn er foretaget efter terningkastmetoden.

Ser vi derefter lidt på de øvrige tre forslag, skal jeg lade falde nogle ganske få bemærkninger. Vedrørende forslag nr. 207,

[Glensgård.]

lov om ændring af lov om færdselslov for Grønland, må jeg undre mig en lille smule over ministerens formulering i bemærkningerne, fordi ministeren skriver, at taxakørsel må forbeholdes grønlænderne, således at de derved kan komme ind i erhvervslivet, da det jo ikke kræver nogen særlig uddannelse m. v. Er det alvorligt ment fra ministerens side, at grønlænderne skal ses ned på på denne måde?

Forslaget er efter bemærkningerne i øvrigt et forslag fra landsrådet, og fremskridtspartiet vil gerne i det kommende udvalgsarbejde se nærmere på forslaget, men der er allerede på nuværende tidspunkt lidt tvivl hos os om forslagets reelle hensigter. Jeg skal derfor allerede nu bede ministeren svare på et par spørgsmål: hvor mange timers kørsel har taxaerne i de tre byer, som forslaget omtaler, kørt i 1974? Eller sagt på en anden måde: hvad har indtjeningen pr. bil været i 1974? Og hvor mange chauffører og vognmænd var danskere i dette tidsrum?

Angående forslag nr. 205 til lov om buskørsel må man håbe, at ministeren har været på studietur i et rigtigt styringsland og dér set, hvordan en sådan overstyring resulterer i bureaukrati. Det er ikke for at være uvenlig, hr. trafikminister, men jeg må på mit partis vegne afvise disse mærkværdige tendenser. Se nu blot på bemærkningerne til § 9:

„En forudsætning for, at der foreligger turistkørsel, er, at en gruppe passagerer befordres fra et område og tilbage til dette. Denne gruppe passagerer kan være tilfældigt sammensat, men det skal være de samme personer, der deltager i den enkelte tur, og de skal alle deltage i hele turen fra det område, hvorfra turen udgik, og tilbage til dette.“

Her gentager ministeren charterproblematikken. Hvordan skal en vognpark kunne udnyttes rationelt, såfremt sådanne restriktioner ligger i en overstyring? Er det en fejl i forslaget, så beklager jeg selvfølgelig at have fareet så kraftigt frem mod denne ting. Er det også en fejl, at tilladelsen ifølge § 12 ikke kan gives til en juridisk person?

Jeg vil desuden gerne have ministerens fortolkning af, hvad ministeren mener med § 12, stk. 2, 2. pkt.:

„Tilladelse kan endvidere nægtes, såfremt

den pågældende i stilling eller erhverv har udvist en sådan adfærd, at der er grund til at antage, at han ikke vil drive virksomheden på forsvarlig måde.“

Mon ikke ministeren en dag opdager, at det frie erhvervsliv er langt bedre og gør det langt billigere, end disse offentlige kæpemammutinstitutioner kan gøre det?

Vedrørende forslag nr. 206 til lov om hyrekørsel har ministeren ærlig talt stillet os i et dilemma. Forslaget indeholder både lempelser og restriktioner. Vi kan ikke før udvalgsarbejdet opgøre, hvad der vejer tungest, og vi vil derfor lade det kommende udvalgsarbejde vise, hvor vore 24 lodder skal ligge i denne sag.

Som afslutning på dette første indlæg omkring den på hjul trillende kollektive trafik skal jeg blot sige til ministeren for offentlige arbejder, hr. Niels Matthiasen: kunne folketinget ikke godt være sluppet for disse utålelige og usmagelige forslag, disse styringsforslag? Såfremt en motorsagkyndig skulle bedømme den overstyring, som her foreligger, ville pladerne straks blive klippet. Så hvis disse forslag skulle resultere i, at regeringen blev klippet, hilser fremskridtspartiet dem selvfølgelig velkommen, men i modsat fald må jeg på mit partis vegne meddele, at vi ikke ønsker at drikke af samme søbeskål som regeringen.

Gudme (RV):

Selv om ministeren for offentlige arbejder kan have ret i, at der er et fælles synspunkt bag de fem forslag, vi behandler her i dag, hvoraf de fire er til fælles behandling nu, må man alligevel konstatere, at det er en noget blandet bunke, og at det er forskellige problemkredse og forskellige elementer, der indgår i hvert enkelt af dem.

Rent behandlingsmæssigt ligger det sådan, at hr. Bilgrav-Nielsen er mit partis ordfører for de to første, nemlig forslaget om kollektiv befordring uden for hovedstadsområdet og om buskørsel, og derfor skal der med hensyn til disse to forslag kun lige blive givet en ganske kort stemningsrapport.

Vi er enige i visse af de planlægningspunkter, som ministeren fremhæver i fremsættelsestalen. Det er rimeligt, at den, der planlægger f. eks. veje, også skal være berettiget til at bestemme, hvem der skal køre på disse veje, hvem der kollektivt skal betjene

[Gudme.]

dem. Det er også rimeligt at vende loven om, således at man kommer dertil, at man lader den planlæggende og koncessionsgivende myndighed bestemme, hvor en rute skal gå, i stedet for at det skal være som nu, hvor den, der ønsker at køre en rute, selv kommer med oplægget til, hvor ruten skal gå.

Men på den anden side synes vi også, der er grund til at sige, at man skal være varsom med den sammenligning, man drager imellem hovedstadsområdet og amterne. Der er så mange ting, som gør, at netop hovedstadsområdet og de enkelte amter ikke er sammenlignelige, og det kunne tyde i retning af, at den meget stramme ordning med et overordnet helhedssynspunkt, som man har i hovedstadsområdet, ikke er anvendelig ude omkring i amterne, der jo ofte er sammensat af flere tidligere amter og derfor har flere centre og måske i virkeligheden slet ikke kan få deres trafik planlagt ud fra et fælles synspunkt.

Derfor har vi den opfattelse, at vel skal planlægningen vinde indpas — og det kan godt være, vi skal gennemføre en lov som forslag nr. 204 om den kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, det kan også være, at vi skal gøre den eksisterende omnibuskørselslov til en buskørselslov — men vores forhåndsindstilling er denne, at vi på den anden side heller ikke må snære hverken de lokale — og herved tænker vi altså på de kommunale — dispositioner for hårdt ind og heller ikke gøre det til utåleligt at være koncessionshaver efter disse love. Vi vil derfor bedømme enkelthederne i disse to lovforslag styk for styk og så se, i hvilket omfang vi finder det rimeligt at gennemføre dem i det oplæg, som ministeren er kommet med.

Jeg går derefter over til de to lovforslag, hvor jeg taler for min egen mund, nemlig lovforslagene nr. 206 og 207, der begge drejer sig om hyrekørsel.

Hvad angår det store forslag, selve hyrekørselsloven, er det jo rigtigt, at ministeren er nødt til at gøre noget, al den stund vi for øjeblikket behandler en færdselslov i retsudvalget, der i løbet af et par måneder, når betænkning er afgivet og afstemning foretaget her i tinget, vil betyde, at de regler, der står om hyrekørsel, skydes ud af færds-

selsloven. Altså er man nødt til at lave en formel ny lov, og her har ministeren så haft valget imellem bogstav for bogstav at overføre det, som står i færdselsloven i dag, og som kom ind i den i 1973 med det flertal, vi dengang havde i tinget, eller at udforme en ny lov og i indholdet af denne nye lov komme med visse nye synspunkter, visse nye principper, altså foretage ændringer.

Ministeren har valgt det sidste. Han overfører ikke bogstav for bogstav, men han udformer en ny lov og giver visse nye beføjelser, fastsætter visse nye bestemmelser i det nye lovforslag. Jeg tror ikke, ministeren har gjort klogt heri, for hvis vi skal gøre status, er situationen jo den, at på det tidspunkt, da den gældende lov trådte i kraft, den 1. januar 1974, var det flertal, der havde båret den igennem folketinget i sommeren 1973, næppe til stede her i tinget. Der var en valgssituation allerede i begyndelsen af 1974, da en anden regering trådte til og et andet flertal var blevet konstateret, om man, næsten samtidig med at disse hyrevognsregler trådte i kraft, skulle have brudt dem op og være gået tilbage til det, man havde. Det lod vi være med dengang ud fra den betragtning, at befolkningen og de erhverv, som berøres specielt af en sådan lovgivning, ikke kan være tjent med, at vi laver om og om igen kort efter, at man netop har lavet noget om. Derfor lavede vi kun nogle ganske moderate ændringer i 1973-loven engang i 1974 og har altså prøvet at leve med denne lov nu foreløbig i godt 2 år.

Hvis vi skal gøre status, synes jeg, der er grund til at sige, at vi ikke har levet godt med den: publikumsbetjeningen er blevet — det mener jeg at kunne konstatere nogenlunde generelt ude over hele landet — almindeligt forringet. Det spæde vi i sommeren 1973 ville blive tilfældet; efter at ændringen er blevet gennemført og har virket i disse godt 2 år, har vi fået syn for sagn; vi har fået dokumentation for vores profetier fra sommeren 1973. Derudover har vi i kommune efter kommune ude over landet kunnet konstatere, at administrationen af disse nye hyrevognsbestemmelser har givet anledning til mange rivninger imellem koncessionshavere, indehavere af de forskellige bestillingskontorer og visse steder et ganske kraftigt kommunalt regereri, og det har vist sig gang på gang, hvor man har fået klager over disse

[Gudme.]

forhold, at der i virkeligheden i loven var indbygget meget få muligheder for at ændre ved dette: den kommunale myndighed har haft en meget vidtgående kompetence til alene at afgøre, hvordan den ville have det, og mange gange tror jeg også, at man der- ved har taget for hårdt, ofte med, skal vi si- ge forskellige politiske flertal med forskel- lige politiske synspunkter, som er blevet administreret til det yderste, netop når det drejede sig om indretningen af hyrevogns- ordningen.

Nu har ministeren valgt at ændre ved denne lov. Nogle af forslagene til ændringer er, hvis vi skal bedømme dem isoleret, me- get fornuftige, nogle af dem er i mine øjne absolut ikke fornuftige. Jeg er f. eks. i aller- højeste grad betænkelig ved, at man nu kan sige, at visse hyrevogne kun skal betjene et distrikt inden for en kommune, med den følge at man får en ringere kapacitetsudnyt- telse af de hyrevogne, man ved koncession har i kommunen, end i det øjeblik man si- ger, de kan køre frit, som forholdet er for øjeblikket. Jeg ved godt, der kan anføres et publikumsbetjenings synspunkt i det, men på den anden side vejer kapacitetsudnyttel- sessynspunktet også her. Det vil være van- skeligere at køre fornuftigt med en hyre- vogn, der har koncession i hele kommunen, hvis den fortrinsvis skal holde sig til et vist område.

Det andet, som jeg anser for nok så be- tænkeligt, er, at man i en af bestemmelserne nu vil have, at den kommunale myndighed, der nok kan give en hyrevognmand hans bevilling, også skal kunne fratage ham den. Jeg ser godt, man i bemærkningerne siger, der er mulighed for domstolsprøvelse. Ja, i dag er forholdet det, at man ikke kan fra- tage den, men at kun domstolene kan fra- tage den. Disse to bestemmelser anser jeg for betænkelige.

Men i det hele taget synes jeg, spørgsmå- let er, om vi nu ikke, når ministeren har valgt dette udspil at lave en ny lov og lave om i denne nye lov, da skal tage en drøftelse af hele systemet og prøve at finde frem til, om vi ikke var i stand til ved en smidiggø- relse af bestemmelserne i den dårlige lov, vi fik i 1973, at gøre denne dårlige lov bedre at leve med. Til en sådan drøftelse er vi parat. En fuldstændig ophævelse er et stort skridt

— måske ville det være et godt skridt — men en smidiggørelse, en liberalisering af den lov, vi har — og det betyder en række andre ændringer end dem, ministeren har foreslået — vil vi gerne drøfte, og disse ændringsforslag skal vi komme med, lige så snart vi kommer til udvalgsbehandling.

Tilbage kun et par ord om Grønland. Jeg vil da godt sige, at den hensigt, ministeren tillkendegiver i fremsættelsestalen, at for- trinsvis indfødte grønlændere skal have lej- lighed til at køre hyrekørsel i de grøn- landske byer, kan vi dele, men når man så ser lovforslaget, må man unægtelig sige, at mens ordet af nogle anvendes til at forklare deres hensigter, har ministeren under ud- formningen af dette lovforslag i virkeligheden anvendt det til at sløre sine hensigter, for det, der står i fremsættelsestalen, kan man ikke direkte aflæse med ét eneste ord i lov- forslaget. Derimod kan man i lovforslaget aflæse, at ministeren skal have en alminde- lig bemyndigelse til at fastsætte regler af nogenlunde samme karakter som dem, der gælder for hyrekørsel i Syddanmark. Hvis nu ministeren ville komme og sige til os, at det er nyttigt i Grønland at have en almin- delig hyrevognsordning, all right, så lad os drøfte det, men så må vi da vist komme frem til, at hyrevognslove ikke gives af tra- fikministeren, men derimod af folketinget.

Derfor kan jeg sige, at den ene hensigt, som står i fremsættelsestalen, vil vi være vil- lige til at følge op, og i det omfang vi er i stand til det, vil vi også udtrykke den i ord, men den almindelige bemyndigelse skal mi- nisteren ikke vente at få.

Lowzow (KF):

Det er et omfattende kompleks, vi her har til behandling. Jeg kan tilslutte mig uhyre meget af det, der allerede er sagt, og gene- relt tillader tiden jo heller ikke, at vi foreta- ger en mere detaljeret gennemgang af så omfattende forslag, så der vil ganske givet være mange løse ender og mange spørgsmål, som må klares under udvalgsarbejdet, der nok vil blive omfattende og tage lang tid. I hvert tilfælde skal vi sige forlods, at vi har i sinde at gå meget i dybden med dette lov- kompleks, så man er sikker på, som det er blevet sagt af den tidligere taler, at vi ikke en gang til får nogle dårlige love ud at virke i samfundet.

[Lowzow.]

Lovforslag nr. 204 er jo den generelle lov, og den er meget vidtgående, den kan gribe uhjyre dybt ind i det eksisterende trafikbillede. Det kommer ganske an på, hvordan loven bliver benyttet, og hvordan vi får den til at fungere udé omkring. Det konservative folkeparti kan tilslutte sig ønsket om en rimelig planlægning af den kollektive trafik, også på lokalt plan. Det har vi altid sagt, og det er vi gået ind for. Det begyndte man vel nærmest at gøre for det københavnske område, hvor man er ved at nærme sig noget, der antyder, at det kan virke. Men vi mener så sandelig også, at DSB fuldt ud må med ind under denne planlægning, hvor jernbanen fungerer i henhold til de krav, der er sat i lovens forudsætninger.

Vi ønsker ikke unødvendige indgreb og unødvendig styring fra offentlig side. Vi ønsker ikke offentlig overtagelse af trafikruter, som kan klare sig selv, eller som man kan hjælpe til at klare sig selv. Vi har set så tit, ja, jeg er lige ved at sige utallige gange, at det ikke gør det billigere, når stat, kommune eller amt kommer ind, og jeg kan næsten med et fjernsynsord sige: spørg Århus!

Jeg skal derfor også i den øjeblikkelige situation opfordre ministeren til at stoppe DSBs forhandlinger om opkøb af Ålborgs bybusser. Der er private købere, som er vilige til at gå ind og klare det, således at det ikke er til omkostning for staten eller kommunen eller amtet at drive et sådant område.

Lovforslaget rummer i øvrigt ikke den billigste måde at støtte trafikselskaber og kollektiv trafik på. Det rummer ikke den løsning nemlig, at man støtter private selskaber, hvilket kan gøres betydelig billigere, end det efter de tal og de erfaringer, vi har, er tilfældet med de offentlige selskaber, som jo alle sammen er støttede.

Vi går ind for en god udnyttelse af alt det materiel, der er kørende, og dermed en planlægning. Alt for mange gange har vi set ude i landet, at en skolebus kører og nogle få mennesker står og venter på en almindelig rutebus bagefter. Det er klart, at det er forkert. Der må en koordinering til og en lovgivning, der gør det muligt, at man kan udnytte ressourcerne. Der er lokale busser, der kører efter et system, som slet ikke pas-

ser sammen med det generelle system. Det er vi også klar til at gå ind og forhandle om at få ordnet.

Men når vi taler om koordinering i øvrigt, så synes jeg, der mangler en repræsentation i persontrafikrådet fra de almindelige vognmænd. De udgør dog en meget stor del af dem, der kører på vejene, og de har en meget stor interesse i at være med i debatten om hele dette problem.

Der bliver også givet den oplysning, at de årlige udgifter bliver $\frac{1}{4}$ mill. kr. for de nævnte akademikere og 2 mill. kr. for den generelle planlægning. Jeg vil sige, som jeg tror det var fremskridtspartiets ordfører, der sagde det, at jeg står ret uforstående over for baggrunden for disse tal. De virker meget mærkelige på mig, og jeg kunne godt tænke mig at høre, hvor ministeren har sjust sig til dem fra, hvordan de er kommet på papiret.

Det er også oplyst, at lovforslaget har været forhandlet med de interesserede. Der siges, at alle interesserede har været med i forhandlingerne, men jeg ser ikke, at hyrevognserhvervet har været med i forhandlingerne omkring busloven, og i det øjeblik man indfører 9 personers reglen, involverer man jo meget stærkt dette erhverv i hele sagen, fordi der ikke tidligere har været nogen maksimumsgrænse for deres vognmateriel.

Hermed er vi så ovre i selve lovforslaget om hyrekørsel. Når vi overhovedet behandler hyrevognslovgivningen, vil jeg sige, at det mest aktuelle vedrørende hyrevogne i dag vel nok er, at der allerede nu helt aktuelt er en mangel på hyrevogne, selv om der blev sagt det modsatte. Enten er der mangel på hyrevogne, eller også er der en dårlig administration af hyrevognene, bl. a. her i København, hvor vi alle møder dette med ventetider; især i forstæderne kan man se, at der er meget lange ventetider, og selskaberne meddeler, at de simpelt hen ikke har vogne nok til at klare det, så jeg mener, tiden er inde til, at man forøger antallet af vogne eller omflytter de vogne, vi har inden for området.

Vi har i dag simpelt hen ikke den bedst opnåelige service, måske især ikke i forstæderne til København, og vi ønsker ingen yderligere begrænsninger af dette erhverv, således som lovforslaget lægger op til. Det er

[Lowzow.]

rigtigt, at der er visse lettelser i det, og dem er vi selvfølgelig meget positivt indstillet over for, men vi vil komme med en række ændringsforslag, som giver mere smidighed for erhvervets udfoldelse, og som i det hele taget vil ændre dette lovforslag, så det bliver brugbart forhåbentlig.

Jeg undrer mig også over den administrative fratagelse af retten til at køre hyrevogn og også over, at man opererer med en ikke tidsbestemt fratagelse. Er det ikke en meget hård og urimelig straf? Enten må man tidsbestemme den på et meget langt tidsrum, eller også må man lade være, mener jeg.

Det sidste lovforslag, der er til behandling, er lovforslaget om hyrevognskørsel i Grønland. Her må jeg sige, at den del, vi kan kalde færdselslovsdelen, forstår jeg sådan set godt at vi skal behandle her i folketinget, men når vi kommer til at diskutere indretningen af biler og alle mulige detailregler, så forstår jeg det ikke. Det var dog noget, som man, hvis man ikke vil diskriminere, burde lægge op til hjemmestyrebeslutning. Det kan ikke være meningen, at folketinget her i København skal stå og arbejde med den slags detaljer, som hører hjemme netop i detailbestemmelsen dér, hvor beslutningerne tages, oppe i Grønland. Dette er et eklatant eksempel på, hvordan man laver bureaukrati og kontoriusseri. Det må være muligt at overlade denne beslutningsproces til grønlænderne selv.

Generelt om lovforslagene må jeg sige, at for mig står det klart, at hovedsigtet med dem er et offentligt trafikalskab Danmark. Det er ikke direkte skrevet, og det står ikke direkte i ord, men i den lovgivning, der har ligget på dette folketings bord, og de planer, der har ligget på bordet i det sidste halve/trekvarte år, begyndende med mange af bisætningerne, men også nogle af hovedsætningerne i DSBs plan plus det kompleks, der kommer her, ser man tydeligt skitsen til et generelt offentligt trafikalskab Danmark, og det kan vel ikke undre, da ministeren og også formanden for udvalget flere gange har sagt, at det ville være en vidunderlig løsning. Jeg må sige, at jeg er ikke enig i dette fantasibillede, som svæver dér langt foran os. Vi er imod dette. Men vi er ikke imod kollektiv trafik, vi er ikke imod en planlæg-

ning, så de sider, der dækker dette inden for lovforslaget, kan vi måske være med til at påvirke, hvis man kan nå til noget gennem udvalgsarbejdet. Men vi er imod, at kollektiv trafik betragtes som statslig eller kommunal eller amtslig trafik. Kollektiv trafik kan også og mindst lige så godt og tit meget billigere være kollektiv privatdrevet trafik. I den retning vil vi prøve at præge loven, så der bliver givet mulighed for en god kollektiv trafik med en stor smidighed og med en lille udgift for samfundet og for den enkelte, og således at vi giver det bedst mulige tilbud til vælgerne.

Det vil sige, at vores stilling til de lovforslag, der her er fremsat, er meget nuanceret. Det vil være umuligt på dette tidspunkt at sige ja til det ene og nej til det andet. Vi vil gå ind i et positivt udvalgsarbejde, men med mange kritiske bemærkninger og med mange ændringsforslag, og vi må forbeholde os vor stilling til de enkelte lovforslag.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Kristeligt folkeparti lægger stor vægt på en videre udbygning af den kollektive trafik som alternativ til den private. Der er mange mennesker, der har svært ved at få den befordring, de har brug for, f. eks. for at komme til de offentlige kontorer i deres kommune. Der bor mange i samfundets hjørner, som kan føle sig meget isoleret, og som også er det. Hvor en udbygning af den kollektive trafik kan ske på frivillig basis uden tvang over for de private busvirksomheder, kan man godt regne med en positiv indstilling fra vores side. Men der er selvfølgelig en hel del, vi må have nærmere belyst.

I forslaget til lov om buskørsel foreslås det, at tilladelsen til at udføre turistkørsel eventuelt kan gives på de vilkår, at indehaveren kun benytter køretøjer, der er registreret i hans eget navn, samt at der ved bestillingskørsel skal afgives en beretning om mindstetal af passagerer under kørslen. Det kan da vel ikke være sådan, at en vognmand ikke må ringe til en kollega i nabo-kommunen om at benytte en eller flere af hans ledige vogne, når der melder sig ekstra mange til en udflugt i sognet, eller at han med en indberetning skal stå til regnskab for, at der af en eller anden årsag meldte sig for få til turen for den lokale sportsforening?

I lovforslaget om hyrekørsel vil vi gerne

[Svend Erik Sørensen.]

have nogle ting nærmere belyst under udvalgsarbejdet. Vi vil gerne have klarlagt, om § 5, stk. 1, udelukker, at hyrevogne kan benyttes f. eks. til udbringning af mad til de gamle fra fælleskøkkener. Vi ved, hvad det betyder for disse gamle, at der hver dag kommer en taxachauffør med maden, hvad det giver af tryghedsfornemmelse, og vi ved, hvad der spares af plejehjemspladser. Hvis det er tanken, at kommunen skal have sine egne vogne til disse opgaver med disponible chauffører, vil det næppe blive billigere, snarere tværtimod.

Der er nogle spørgsmål, vi gerne vil have besvaret, og der er nok en hel del, vi må have ændret, hvis vi skal være med, men i alt væsentligt er vi positivt indstillet over for en forbedring af den kollektive trafik.

Med hensyn til forslaget til lov om ændring af færdselsloven for Grønland har vi ikke noget at indvende. Jeg forstår ikke rigtig hr. Lowzows protest her, for det er jo landsrådets ønske, der opfyldes. Jeg har aldrig nogen sinde været utryg ved at køre med en taxachauffør i Grønland, og det har jeg gjort adskillige gange, men lidt mere system i tingene er nok tiltrængt i den del af riget.

Fuglsang (DKP):

Det er for mig at se et ganske vigtigt område, dette kompleks af lovforslag omfatter, for det er jo faktisk meget vigtigt, sådan som ministeren sagde — ganske vist i lovforslaget, der angik hovedstadsområdet — at gøre den kollektive befordring til et effektivt alternativ til den individuelle transport. Der er talt så meget om, at det kniber med at skabe et underlag for den kollektive trafik, men hvad det angår, ligger der netop en vekselvirkning mellem den måde, den kollektive trafik drives på, og så det underlag, den får. Sagens kerne er vel nok, at når det mange steder kniber med den kollektive trafik, er det, fordi den tvungent eller på anden vis har undergravet sit eget grundlag, ved at betjeningen forringes, ved sjældnere forbindelser, ved at ruter og, hvad banerne angår, stationer nedlægges, og samtidig bliver det dyrere. Resultatet bliver, at for befolkningerne i mange områder bliver forholdene ret så utålelige, specielt for mennesker, som

ikke selv har bil, f. eks. ældre mennesker, som får meget, meget svært ved at komme til og fra deres hjem.

Der er også her i dag som så ofte før talt om, at lovforslaget skule være udtryk for socialisme, og der er talt om dennes fordærvelige virkninger. Nu er sagen for det første, at det er meget begrænset, hvad der ligger af socialisme i disse forslag, men det næste er jo, at når vi befinder os i den uhyre vanskelige og dårlige situation, som vi gør, er det ikke socialismen, men netop de private former, disse kollektive trafikmidler hidtil har været drevet under, der har spillet fallit. Hr. Lowzow nævnte f. eks. Ålborg, og vi har vitterlig haft en ganske dårlig og en ganske dyr kollektiv transport, men vi har jo også haft et privat selskab. Det er da ikke en kommunal virksomhed, der har spillet fallit oppe i Ålborg, det er netop noget privat, og derudfra må det siges at være en positiv løsning, at man foreslår, at det offentlige bør overtage det.

Vi må overhovedet erkende, at sådan som de kollektive transportmidler hidtil har været drevet — og hvad de områder, vi drøfter her, angår, i meget høj grad på privat basis — har de ikke været i stand til at følge med udviklingen og dens krav hverken på det ene eller på det andet område. Det gælder samfundsmæssigt med hensyn til en fornuftig husholdning, med hensyn til energi, med hensyn til miljø, med hensyn til egnsudvikling. Jeg vil da gerne sige, som det er nævnt på mange, mange møder landet over, hvor man drøfter egnsudviklingen, at netop udviklingen af selve transportsystemerne ofte er meget vigtigere end direkte eller indirekte egnsudviklingshjælp på andre områder.

Vi må nok sige, at i en tid, hvor afstanden fra hjem til arbejdsplads eller skole bliver længere, går det ikke, at man samtidig gør trafikmidlerne både dyrere og dårligere og på den måde dels forlænger arbejdsdagen, dels gør urimelige indhug i arbejdstagerernes pengepung.

Af disse grunde stiller vi os positivt over for grundtanken i forslagene her, at nå frem til en samordning dels med den fysiske planlægning i landet og områderne som helhed, dels mellem de forskellige transportmidler. Og jeg kunne da tænke mig en endnu snæv-

[Fuglsang.]

rere forbindelse mellem f. eks. bustransporten og banerne, som dette forslag giver udtryk for.

Endelig nævnes i lovforslaget om den kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet § 4 muligheden for oprettelse af trafikvirksomheder. Jeg synes, det er ganske udmærket, og det er nødvendigt, hvis den offentlige transport skal leve op til sine opgaver, men efter vores erfaringer bør disse trafikvirksomheder efter min mening også være offentlige.

Jeg skal ikke sige mere om lovforslaget om hyrekørsel, end at vi finder en regulering på sin plads. Det er vigtigt, sådan som det hele er, at finde frem til former — det er måske ikke just lovforslaget her — hvorunder denne transportform også kan blive billige.

Med hensyn til Grønland er vi positive over for det, som ganske vist, og som rigtigt sagt af hr. Gudme, ikke direkte står i forslaget, men som i hvert fald skinner igennem i bemærkningerne, at mere bør forbeholdes grønlænderne, og efter min mening burde dette at forbeholde erhvervsområder for grønlænderne selv ikke blot angå hyrevogne, men flere sider af det grønlandske erhvervsliv.

Sigsgaard (VS):

VS støtter lovforslagenes hovedindhold, fordi kollektivtrafikken og den fysiske planlægning søges koordineret, og fordi planlægning og koordinering af den kollektive trafik søges forbedret. 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.

Vi vil gerne være med til at forbedre lovforslagene på følgende punkter:

For det første: den kollektive trafikplanlægning bør indgå i region- og kommuneplanlægningen, og det gælder også tidsfølgeplanlægningen.

For det andet: der bør fastsættes minimumsstandarder for kollektivtrafikken, der så skal støttes økonomisk op til denne minimumsstandard.

Og for det tredje: ikke kun virksomheder, men også beboergrupper må have rimelige

muligheder for at oprette deres egne buslinjer inden for de samlede trafikrammer.

Med disse ord vil jeg altså give udtryk for, at vi ser positivt på hovedindholdet i lovforslagene.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Debatten i tinget her i dag har jo vist, hvor mange spændende spørgsmål og hvor mange løse ender der nødvendigvis må ligge i 4 så omfattende forslag som dem, der ligger her.

Jeg vil gerne med det samme understrege, og det er bl. a. til hr. Henning Jensen, at lovforslaget om den kollektive trafik uden for hovedstadsområdet er en rammelov, og jeg vil gentage, at det har ikke været min hensigt med et sådant rammelovsforslag, at man fra statens side skal blande sig i, hvorledes trafikken rundt om i landet for fremtiden skal udføres. Jeg er da fuldkommen klar over, at man fra amt til amt kan have vidt forskellige opfattelser af, hvordan problemerne skal løses, og der skal ikke trækkes, som nogle siger, en HT-hue ned over hovedet på nogen. Lovforslaget er alene et tilbud til de lokale myndigheder eller, om man vil, en yderligere mulighed for at løse problemet med at få deres rutenet trafikeret.

Beslutningen om, hvad man foretrækker, kan træffes rent lokalt. Jeg vil da gerne sige, at kollektiv trafik kan udføres både på amtskommunalt plan, på kommunalt plan og på privat plan, i det øjeblik man f. eks. i et privat selskab laver en aftale med kommunen eller amtet, men der må være enighed om, hvordan det skal gøres, så der ikke bliver tale om en overlapning. Det er det, der hedder planlægning og efter min mening ikke noget som helst andet.

Hr. Holmberg var lidt inde på spørgsmålet om regionplanlægning og på, at man skulle se det i sammenhæng. Det mener jeg også, men jeg tror, det er givet, at man samtidig med den fysiske planlægning i øvrigt også må have en særlig planlægning af den lokale kollektive persontrafik. Et af formålene med trafikplanlægningen er jo netop, at de beslutninger, der træffes på det ene område, følges op på det andet område. Men trafikplanlægningen er en selvstændig opgave, og planlægningen har jo også til

[Ministeren for offentlige arbejder.]

formål at fremme samordningen, ikke alene mellem de forskellige trafikmidler, som indgår i lokaltrafikken, men også mellem den lokale trafik og fjerntrafikken. Derfor er trafikplanlægningen en særlig ting, der går ud over regionplanlægningen.

Jeg kan svare med det samme, ja, jeg har næsten allerede svaret på det spørgsmål: skulle ikke private selskaber have mulighed for at danne landsdækkende selskaber eller regionselskaber eller amtselskaber? Det har jeg været inde på. Men det må selvfølgelig være inden for de rammer, som amter, kommuner og stat er enige om, sådan at vi ikke får en konkurrence, der kun kan tage ressourcer fra den kommende planlægning. Jeg tror i og for sig ikke, at der er nogen uenighed om, at en sådan styring er nødvendig i det moderne samfund.

Hr. Glensgård, konstaterer jeg, er ikke enig i forslagene, men er imod dem. Hr. Glensgård stillede en række spørgsmål, som så udpræget er bedre egnet til udvalgsarbejde, bl. a. spørgsmålene om, hvor mange taxa-kørsler der var i Julianehåb, Holsteinsborg og Godthåb. Jeg erkender blankt, at det kan jeg ikke huske i hovedet, og det er nok bedre at give svar herpå under udvalgsarbejdet.

Men så fik vi jo igen denne historie om socialiseringen og styringslove, og hvor forfærdeligt det var, og hvor forfærdelige disse forhold er. Jeg må ærlig talt sige — og det vedrører specielt forslaget om den kollektive trafik uden for hovedstadsområdet: skulle der virkelig være en sådan socialisering i et sådant forslag, fordi det skulle være en HT-lignende ordning? Jeg må altså erindre om, at HT-ordningen i København og i hovedstadsområdet blev gennemført af det konservative folkeparti, venstre samt det radikale venstre. Der er da vist ikke nogen, der tror, at de går ind for noget, der blot lugter af noget, der hedder socialisering, og det var dog dem, hr. Glensgård betegnede som de liberale partier.

Jeg tror, at en række af de andre ordførere må føle en dårlig smag i munden på den måde, og jeg tror nok, at vi kan mane socialiseringsspøgelset i sammenhæng med disse lovforslag i jorden. Her er tale om en fornuftig planlægning. Der kan være nuancer i, hvordan vi mener den skal gennemføres,

forskellige synspunkter på enkelte ting, men principielt er der jo ingen af de øvrige partiers ordførere, der har givet udtryk for andet, end at der skal en planlægning og en styring til.

Hr. Gudme var inde på en række forskellige betragtninger. Jeg synes, hr. Gudme var lidt negativ over for det amtslige og det kommunale regereri. Der var en række problemer, hr. Gudme nævnte om bevillingerne, om det system, der var gennemført i 1974, at det ikke var så godt. Jeg har nu den opfattelse, at systemet bør bevares. Jeg tror, det er en forudsætning for, at man kan foretage den nødvendige stabilisering af erhvervet. Jeg tror ikke, man vil være tjent med, at vi opgiver bevillingssystemet i dets nuværende form. Der har da heller ikke været ønske derom, hverken fra vognmændenes eller fra chaufførernes side, og det er dog ret afgørende. Og jeg tror bestemt heller ikke, at publikum kan være tjent dermed. Det vil nemlig ikke blive muligt at oprettholde en effektiv og tidssvarende betjening på dette område. Til syvende og sidst er vi med de minusser, der er ved enhver ny ordning, dog også blevet fri for en række af de vanskeligheder, der eksisterede, før denne ordning blev vedtaget.

Jeg tror heller ikke, det er betænkeligt — det var der flere af ordførerne der var inde på — at man administrativt kan tilbagekalde hyrekørselsbevillingerne. Både hyrekørsels erhvervet, altså også her både vognmands- og chaufførorganisationerne, og kommunalbestyrelserne, som har den daglige administration af lovgivningen, har været enige i, at der burde indføres mulighed for en administrativ tilbagekaldelse. Efter min opfattelse må muligheden for en administrativ tilbagekaldelse også betragtes som en absolut nødvendighed, hvis vi skal have en fornuftig styring af området. Over for dem, der måtte have fået den opfattelse, at der med forslaget er givet de lokale administrationer mulighed for at tilbagekalde bevillinger næsten efter forgodtbefindende, vil jeg sige, at dér var hr. Gudme jo selv inde på, at det ikke kunne ske, men at forslaget netop indeholdt en bestemmelse om domstolskontrol, ligesom sagen kan indbringes for ministeriet. Det vil jeg gerne understrege her for at undgå myten om, at det kan gøres næsten efter forgodtbefindende.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Så vil jeg da egentlig også sige, at når man læser forslaget om hyrekørsel igennem, så er der dog også en række, jeg vil ikke sige direkte liberaliseringer, men smidiggørelser, i forhold til loven tidligere. Der er dog dette, at hyrevognene vil kunne benyttes ved afviklingen af kollektive trafikopgaver i det omfang, man finder behov herfor, bl. a., som hr. Svend Erik Sørensen nævnte, til udkørsel af mad. Det sker i adskillige tilfælde allerede nu i hovedstadsområdet. Og det må da også siges i denne forbindelse, at der kan medføres hastende brev- og pakkeforsendelser. Man kan under visse særlige omstændigheder overføre bevilling til andre, hvor det måtte være nødvendigt, og jeg har selv været ude for, at det kan være nødvendigt i forskellige, også menneskelige tilfælde.

Selv om man så ikke kan tale om en direkte liberalisering, men om en smidiggørelse, så kan der da også nævnes en anden nyskabelse, som er til fordel for hyrevognserhvervet, nemlig det forhold, at der i lovforslaget er foretaget en afgrænsning af hyrevognsbegrebet over for andre former for erhvervsmæssig personbefordring. Ved en sådan afgrænsning beskyttes hyrevognserhvervet mod uretmæssig konkurrence fra de virksomheder, der driver anden form for erhvervsmæssig persontransport, og som i dag faktisk går ind på hyrevognserhvervets område.

Hr. Lowzow opfordrede mig til at stoppe forhandlingerne i Ålborg om kollektiv transport, og det lød næsten, som det var svaret på „Spørg Århus“, at man nævnte Ålborg. Det skal jeg ikke gå ind på her, men jeg vil gerne sige vedrørende det spørgsmål, der var om akademikere og det beløb på 250.000 kr., der skulle bruges, at man kan faktisk få et par akademikere à 80.000 kr. pr. stk. og en kontordame dertil, og også visse kontorholdsudgifter, som kunne anvendes i en sådan sammenhæng, hvis man skal gøre tallene nøjagtigt op.

Og så endelig spørgsmålet om Grønland, der har været nævnt fra flere sider. Jeg vil da gerne sige, at dette forslag er kommet i stand på opfordring fra landsrådet. Det er kommet i stand på en sådan måde, at man fastsætter visse normer og standarder. Det mener jeg også er nødvendigt for at skabe et

fælles serviceniveau, et normalt serviceniveau, også for at undgå overbud, eller hvad man måske kunne kalde underbud.

Angående hvordan det skal udformes, skal det såmænd ikke skille hr. Gudme og mig ad, om vi finder en anden formulering. Jeg er kun interesseret i, at vi finder den, skal vi sige bedste formulering og den, som hurtigst muligt sikrer, at forholdene på Grønland også bliver i overensstemmelse med landsrådets ønske.

Så skal jeg i øvrigt sige, at jeg tror, der er så mange og store spørgsmål, at vi skal have et meget grundigt udvalgsarbejde, og det tilsiger jeg naturligvis ministeriets absolutte medvirken til så hurtigt og så godt som muligt.

Glensgård (FP):

Jeg skal gøre det ganske kort her i anden omgang.

Til hr. Fuglsang, der taler så meget om, at billetterne er blevet så dyre, siden det er blevet et privatkapitalistisk foretagende, som varetager bybustrafikken i Ålborg, må man bare sige, at det er da højst tænkeligt, at en kollektiv trafik, drevet af DSB eller en tilsvarende organisation, vil kunne få nogle lavere billetpriser, men der er en anden billet, som så lider skade, og det er skattebilletten. Det er som om, at lige så snart vi taler om kollektiv trafik og DSB, så kan de gøre det så billigt. De kan kun gøre det, fordi de kører med et stort underskud. Vi har jo set de adskillige hundrede millioner kroners underskud, der er ved HT i København.

Så synes jeg, vi ligesom skal holde en lille smule fast ved, at vi da alle er interesseret i en eller anden form for kollektiv trafik. Vi kunne da tage sådan et udmærket initiativ som Farumbussen, som der dog var et eksakt behov for. Det blev forhindret. Det var kollektiv trafik, når kollektiv trafik er bedst, men det sagde man nej til. Der er oven i købet faldet højesteretsdom for, at det ikke kan lade sig gøre fremover. Det var altså den kollektive trafik, som man forhindrede, den kollektive trafik, som også ministeren her taler så meget om. Hvor var ministerens hjerte henne, da vi begyndte at diskutere f. eks. denne Farumbus? Vi snakker så meget om den kollektive trafik, men

[Glensgård.]

når der kommer nogle eksakte løsninger, så er det, ligesom om man trækker sig tilbage.

Så hængte ministeren sig i, at han ikke på stående fod kunne huske, hvor mange taxer der var i Grønland, og derfor syntes han, at det var bedre som et udvalgs spørgsmål. Jeg skal selvfølgelig gerne gentage de ca. 12 spørgsmål, der er stillet i min ordførertale, men en del af dem gik dog på: har ministeren et skøn over det og det? Det kunne ministeren dog godt give et skøn over nu. Det behøver vi ikke vente til et udvalgsarbejde på. Man kan selvfølgelig falde over nogle tal, som man ikke har ved hånden. Men alle de steder, hvor ministeren ligesom skulle give et større skøn — ja, det er ikke helt rigtigt, ministeren svarede et enkelt sted, det var nemlig på spørgsmålet om disse to akademikere. Jeg forstod ministeren således, at man kunne få mange akademikere til 80.000 kr. Så vil jeg gerne spørge ministeren: hvilken akademiker kan ministeren få til 80.000 kr.? Tror ministeren ikke, at det er en HK-medarbejder, ministeren taler om? Vi kan ikke skaffe en akademiker til den løn. Men o. k., også dette spørgsmål skal jeg gerne vente med at få besvaret, så vi kan få, skal vi sige en dag eller to til at sove på det, så vi får et fornuftigt svar og ikke bare et svar om, at vi kan få mange akademikere til 80.000 kr.

Men o. k., vi har fået ministerens bemærkninger her i første omgang. Jeg skal som sagt for at glæde ministeren stille disse ca. 12 spørgsmål i skriftlig form, således at der for ministeren bliver mulighed for ligesom at overveje sit svar, inden det kommer.

Guidne (RV):

Ministeren havde lyttet sig til, at jeg var, som han sagde, lovlig negativ både over for amtslige og kommunale myndigheders regering. Her har han hørt forkert. Jeg har ikke kritiseret amtslige myndigheder, men jeg har talt om kommunale myndigheders regering, og jeg har gjort det i relation til hyrevogsloven.

Det, der kalder mig op, er, at ministeren sådan lidt afrundende syntes, det var rigtigt at sige, at alt i alt så var den lov, som vi havde fået gennemført i 1973, og som har virket siden den 1. januar 1974, bedre end

den ordning, vi havde tidligere. Herom kan vi ikke være enige. Den er ringere. Den ordning, vi havde tidligere, som — hvad der altid vil ske, når man skal administrere et system med forskellige erhvervsudøvere, forskellige gemytter, forskellige interesser — af og til gav anledning til nogle sammenstød, var en ordning, der kunne praktiseres tilfredsstillende for erhvervets udøvere og først og fremmest for publikum.

Derfor skal der ikke være nogen tvivl, og jeg vil gerne have understreget det, når ministeren nu sådan lidt brystende sig på, om ikke sine egne, så i hvert fald sit partis vegne, vil sige, at vi har fået noget, der var bedre. Nej, vi har fået noget, der var ringere, men vi er indstillet på, i hvert fald i mit parti, at prøve på at leve med dette noget ringere ud fra den betragtning, som jeg gjorde gældende i mit forrige indlæg, at vi ikke kan være bekendt over for befolkningen af lave om og lave om igen. Hensigten for os er at prøve på at smiddiggøre den lov, vi har nu, i retning af den frie hyreret, som vi havde efter det tidligere system.

Så vil jeg gerne sige, når ministeren kalder som vidner for sin opfattelse, at han ikke har hørt beklagelser fra kommunalbestyrelser eller fra brancheorganisationer: ja men hvem er det, man hører dér? Det er flertallene de pågældende steder. Man har ikke hørt beklagelser fra flertallene, som har gennemført deres synspunkter. Hvor er mindretallene henne i de pågældende kommunalbestyrelser, som har strittet imod? Hvor er mindretallene henne i de pågældende brancheorganisationer, som måske er blevet trykket ud eller presset ind under et fælles bestillingskontor, typisk under Taxa? Dem har ministeren ikke hørt. Det var måske opgaven for os andre at prøve at tolke deres og forbrugernes interesser her i folketinget.

Som sagt, jeg er enig i, at vi skal prøve på på den bestående, ikke gode lovs grundlag at få en mere liberal ordning. Jeg er glad for, at ministeren har vilje til at bevæge sig i så henseende. Så vil jeg da godt lige tilføje, at konstateringerne — ministeren ved jo godt, hvad der er godt og dårligt, i hvert fald målt med liberale øjne — af de positive ting i ministerens eget forslag tror jeg også jeg kom med i en bisætning.

Må jeg endelig lige tilføje med hensyn til Grønland, at når vi åbenbart mener det

[Gudme.]

samme, så skulle der jo være det bedste håb. Der skulle vel faktisk være en mulighed for, at de, der mener det samme, også er i stand til at udtrykke det samme med de samme ord.

Lowzow (KF):

Hr. Fuglsang sagde til mig, at jeg havde talt om Ålborgs trafik, og at man havde haft en meget dyr kollektiv trafik i Ålborg, og derfor var det naturligt, at staten går ind og overtager trafikken. Jeg er ikke i tvivl om, at billetpriserne bliver billigere, men jeg er da helt sikker på, at totaludgiften bliver betydelig større, og det bliver ikke til fordel for nogen.

Vi er jo her ved det punkt igen i vores, ja, nu har det ikke været helt den ugentlige trafikdebat, vi har sprunget en enkelt uge over i denne omgang, men i vores mange trafikdebatter i denne vinter, hvor jeg kom til at sige det formastelige, at ministeren har en hensigt med sin lovgivning. Det er selvfølgelig også noget forfærdelig noget at bilde sig ind, men at det i dag er kommet så vidt, at ministeren ikke har nægtet det, er dog altid noget. Det vil sige, at hensigten, at man styrer mod et statsligt trafikelskab, et offentligt trafikelskab, det tror jeg godt vi kan fastslå nu, og det vil jo sige, at det sætter nogen begrænsning for vores begejstring for det hele.

Men der var et spørgsmål, jeg måske ikke rigtig fik uddybet nok, idet vi talte om liberaliseringen i hyrevognslovgivningen og disse store friheder, der kom ind i den. Hvorfor vil ministeren så fjerne retten til at køre med biler med over 9 personer for hyrevognene? Det er jo en kendsgerning, at ude omkring i landet netop nu i dag, hvor vi også taler om lovgivningen uden for København, har man et enormt behov for, at mangan vognmand har stående en bil — tit en lidt ældre bus måske — hvor han kan tage et sportshold, hvor han kan tage en gruppe, der skal køres, og det foregår på nøjagtig den måde med hensyn til bestillinger, det skal. Der foregår ikke noget ulovligt. Der foregår ikke noget, der kan gribe ind i det, som man vil beskytte ved at sikre den kollektive trafik. Det er en ganske urimelig begrænsning, man vil lægge ind her. Jeg forstår ikke ministerens begrundelse for

det, for det er en form for taxakørsel, som ganske kan skilles ud fra det, vi ellers taler om inden for denne lovgivning. Men det kan jeg måske få et svar på.

Henning Jensen (S):

Det er lige en enkelt bemærkning til den del af debatten, der drejer sig om de 2 akademikere og kontormedarbejderen. Nu ved vi jo alle, selv om det virker noget ejendommeligt, men bestemt ikke ukendt, at hr. Glensgård både i tide og i utide harcelerer over alt og alle i forbindelse med lovgivningsarbejdet. Vi ved også, at hr. Glensgård og hans partifæller tordner over de meget, meget høje lønninger og udgifter, der er i de forskellige ministerier. Og så møder man pludselig en hr. Glensgård, der nu pludselig ikke kan forstå, at en minister er i stand til at holde nogle udgifter nede på et rimeligt plan. Ja men er verden da ikke forunderligt?

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Det skulle da så sandelig glæde mig, hvis ministeren kunne holde det nede på dette plan. Det, der er tilfældet, er, at ministeren har opgivet forkerte tal, for når ministeren nu her kommer og siger, at han kan skaffe akademikere til 80.000 kr., så ved vi allerede nu, at tallet er forkert. Men det skulle da glæde mig meget, hvis det var sådan, at ministeren kunne sørge for, at samtlige akademikere i huset på den anden side af gaden her kom ned på disse lønninger.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Hr. Glensgård er åbenbart ikke vidende om, at også akademikere har graduerede lønninger. Derfor skal jeg ikke love ham, at de kommer ned på den samme løn alle sammen, men der er et udgangspunkt for forskellige lønninger, det burde hr. Glensgård vide.

Så kan jeg bare sige, at det ligger jo ganske simpelt sådan, at mit hjerte ikke var i spørgsmålet om Farumbussen, som hr. Glensgård nu fremkommer med. Jeg må jo nok sige, at hvis de, der opbyggede Farumbussen, havde hørt hr. Glensgård her i dag, så ville de nok sige: vore fjender skal vi nok klare, men Gud nåde os for vore venner. Det lå jo ganske simpelt i det, hr. Glensgård

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sagde, at det blev kendt ulovligt ved højestere, og jeg kan som ansvarlig minister ikke have mit hjerte i noget, der bliver kendt ulovligt, det er ganske simpelt en umulig ting. Dermed springer jeg så helt over den planlægning, der i øvrigt måtte være.

I øvrigt vil jeg gerne sige til hr. Glensgård om hans spørgsmål, at så må jeg anmode ham stærkt om at sætte tempoet ned, for jeg kan ikke stenografi. Og så har han i øvrigt også misforstået, hvad førstebehandlingerne i folketinget er til. Det er ikke detailspørgsmål, men det er principielle synspunkter, sådan som alle de andre ordførere havde på de forskellige områder.

Endelig skal jeg sige til hr. Gudme, at om det er blevet bedre eller dårligere, det kan altså i øjeblikket være ligegyldigt. Det, der er det afgørende, er, at den nye lov i hvert fald bliver bedre, og det er det, vi må forsøge os på.

Jeg vil gerne sige til bemærkningen om flertal og mindretal, at det vel har været praksis, at kommuner og amter, når de kommer herind, repræsenterer det, man er blevet enige om i kommunalbestyrelserne og Amtsrådsforeningen, eller hvem det nu er, der forhandler. Det er flertallets synspunkter, det, der er foregået afstemninger om, som man forhandler med staten om. Ellers ville det vel nok være ganske besværligt, hvis man ikke i oplægget, derfra hvor man kommer, havde taget de hensyn, der skal med ind i det billede, hvis vi skulle føre to sæt forhandlinger i folketinget. Jeg tror, at vi må holde os nogenlunde til de spilleregler, der er, og dér har man jo rig adgang til for mindretallene at henvende sig herinde som delegationer hos folketingsudvalgene, og der er også kommet mange nyttige ting, også hos ministeren, og jeg har også haft mange henvendelser, hvor man så diskuterer tingene igennem.

Til hr. Lowzow skal jeg blot sige vedrørende spørgsmålet om hyrevognenes begrænsning til 9 pladser, at hvis ikke man gjorde det og fandt en eller anden grænse, så ville man jo komme i konflikt med buslovgivningen. Grænsen kan man diskutere, men vi har altså ment, at det rimelige måtte være omkring 9 pladser i forhold til hyrevognslovgivningen.

Og så skal jeg da gerne give hr. Lowzow den glæde, at selvfølgelig har jeg en hensigt med min lovgivning. Selvfølgelig har jeg den hensigt, at jeg så langt og så vidt som muligt gerne vil gennemføre en socialdemokratisk trafiklovgivning, sådan som den er udtrykt i socialdemokratiets kongresprogram. Men jeg er også realist, og jeg kender sammensætningen af dette folketing, og det, som jeg så må søge at gøre, er selvfølgelig så langt som muligt at skabe en enighed, hvor de synspunkter, der findes i dette folketing, bliver tilgodeset så langt som muligt til hver sin side. Det er et kompromis. Det er de betingelser, vi arbejder under i folketinget i øjeblikket.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Om jeg har misforstået førstebehandlingerne, kan vi diskutere, men formanden for tinget plejer nok at gribe ind, hvis det skulle være tilfældet.

Angående Farumbussen så fangede ministeren jo sådan set sig selv i sit eget garn, for han sagde, at uanset om man kunne lide denne ting eller ej, så blev den kendt ulovlig ved højestere, så hvordan skulle man kunne have sit hjerte i den? Man kan da godt have sit hjerte i en sag, uanset om den er ulovlig eller ej. Vi kunne jo f. eks. prøve at gøre den lovlig, og ministeren har jo netop fremsat et forslag, som kunne gøre det lovligt, som kunne gøre dette hjertebarn lovligt. Om det er socialister eller kapitalister, der kører foretagendet for Farum, er mig fuldstændig underordnet. Det, det drejer sig om, er altså, at ministeren har fremsat et lovforslag, som kunne have gjort denne Farumbus og tilsvarende linjer lovlige. Det ønskede ministeren ikke. Det er klar snak. Men vi skal ikke begynde at skyde os ind under, at det har højestere sagt. Det er os, der afgør, hvad der skal stå i lovene. Så er det højestere, der skal vurdere dem, men det er noget andet. Ministeren kunne altså have klaret det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

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.

Fra medlem af folketinget *Erhard Jakobsen* har jeg modtaget meddelelse om, at han som følge af deltagelse i møde i Europa-Parlamentet ikke vil kunne møde i tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv fra og med den 24. marts samt om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Der er foretaget ændring i følgende udvalg:

Markedsudvalget (19/3 76):

Udtræder: Halvgaard

Ny stedf.: Arentoft

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 24. marts, kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmedlem Erhard Jakobsen.*
- 2) *Indstilling fra udvalget til valgs prøvelse.*
- 3) *Spørgsmål til ministrene.*
- 4) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om ophævelse af Københavns universitets almanakprivilegium [af Wamberg m. fl.].
- 5) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsformidling og arbejdsløshedsforsikring m. v.

6) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om forbud mod arbejdsstandsninger på hospitaler m. v. [af Hilmar Baunsgaard m. fl.].

7) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om sikring af de nuværende og kommende unge arbejdsløses økonomiske vilkår [af Kurt Hansen og Steen Folke].

8) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om tilskud til Grønlands landsråd og de grønlandske kommuner m. v.

9) *Første behandling af:*

Forslag til lov for Grønland om kommunal udlicning i 1976.

10) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov for Grønland om en kommunal anlægssfond.

11) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om sikring af borgernes ret til frit at kunne færdes såvel i private som erhvervs-mæssige formål [af Nathalie Lind m. fl.].

12) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af retsplejeloven. (Efterforskning i straffesager, anholdelse og varetægt m.v.).

Mødet hævet kl. 14.45.