

[Ministeren for offentlige arbejder.]

understregede, at en sådan opfattelse deles ikke af regeringen.

Ganske vist har vi i de senere år oplevet en voldsom stigning i den individuelle trafik, men uanset den videre udvikling — og herom kan man jo have sin mening, når man tænker på energiproblemerne og den økonomiske udvikling — er og vil der altid være en meget stor del af befolkningen, der er afhængig af den kollektive trafik. Selv om alle, der kunne betjene en bil, også havde en sådan, må man regne med, at en stor del af befolkningen, især gamle og unge, har den kollektive trafik som eneste transportmulighed. Det må derfor efter regeringens opfattelse være en afgørende trafikpolitisk målsætning at forbedre og videreudvikle den kollektive trafik. For mig er det helt indlysende, at denne målsætning ikke kan forenes med forslagsstillernes tanke om at gøre buskørslen helt fri. Busvirksomhed og anden form for kollektiv trafikvirksomhed kræver meget store investeringer, hvis man vil have et effektivt apparat, der giver en tilfredstillende betjening. De, der foretager sådanne investeringer, hvad enten det er det offentlige eller private, har krav på en rimelig beskyttelse mod, at andre tager trafikunderlaget fra dem ved at starte mere eller mindre tilfældige ruter, hvor dette kan lønne sig. Endvidere kræver det effektive apparat, at der finder en planlægning og koordinerende styring sted for den lokale og regionale trafiks vedkommende af henholdsvis kommune og amtskommune. Resultatet af at indføre helt frit marked for buserhvervet vil efter min opfattelse blive, at nogle kommer til at skumme fløden ved at udføre mere eller mindre planmæssig kørsel, hvor der byder sig tilstrækkeligt passagerunderlag. Et effektivt trafiksystem vil man vanskeligt kunne opnå, medmindre man er indstillet på, at den kollektive trafik skal koste det offentlige endnu mere, end den gør i dag.

Jeg må derfor på regeringens vegne afvise forslaget som helt uacceptabelt set ud fra den trafikpolitiske målsætning, som jeg og regeringen har med hensyn til den kollektive trafik.

Dermed være ikke sagt, at den buslovgivning, vi har i dag, og som altså foreslås ophævet, virker tilfredsstillende. I de senere

år har man rundt omkring i landet måttet nedlægge mange busruter, og der er store vanskeligheder med at opretholde den lokale og regionale busstrafik på et nogenlunde forsvarligt niveau. Under den forrige regering blev der nedsat et arbejdsudvalg til at undersøge, hvad man kan gøre for at løse disse problemer, og fremkomme med forslag til ny lovgivning. Jeg har ladet dette arbejde videreføre og forventer at modtage resultatet af udvalgsarbejdet i løbet af den kommende sommer, således at jeg til efteråret her i tinget vil kunne fremsætte et forslag til en ny og tidssvarende buslovgivning.

Otto Mørch (S):

Jeg kan være enig med ministeren i at afvise det forslag fra fremskridtspartiet, som vi i dag behandler. Jeg kan også være enig i den trafikpolitiske målsætning, som ministeren redegjorde for her for et øjeblik siden. Det er altså klart, at socialdemokratiet ikke kan medvirke til gennemførelse af lovforslag nr. 107, som vil medføre en ophævelse af lov om omnibus- og fragtmandskørsel.

Jeg er også enig med ministeren i, at det kan være vanskeligt ud fra forslaget affattelse og bemærkningerne til det at få rede på, hvad fremskridtspartiet egentlig vil. For som bekendt omfatter den nuværende lov kun omnibusser, idet fragtmandskørsel indgik i den nye godstransportlov, og den er der jo ikke konkret stillet forslag om ophævelse af fra fremskridtspartiets side. Bemærkningerne til det fremsatte lovforslag kunne imidlertid tyde på, at det også er godstransportloven, man vil til livs, og det endda før den egentlig har fået virkning — det får den jo først om nogle dage her den 1. april. Der står nemlig i bemærkningerne, at forslagsstillerne ikke finder, at vognmandsvirksomhed — jeg understreger vognmandsvirksomhed — i modsætning til andre erhverv skal pålægges de restriktioner, som loven indeholder. Derfor må vi nok spørge: hvad vil man egentlig?

Hvis forslaget skal forstås på den måde, at man også vil den nye godstransportlov til livs, ja, så ønsker jeg stiltødt at gøre opmærksom på, at fremskridtspartiet dermed tager ansvaret for at stille et vigtigt transporterhverv over for en ringere og en svagere beskyttelse end den, der gælder for