

[Hanne Reintoft.]

serne overtrædes, og vil ministeren bidrage til forbedringer af den kollektive trafik i hovedstadsområdet i lighed med Farumbusinitiativet?“

(Spm. nr. 4).

Skriftlig begrundelse.

Sagen om den private nonstoprute fra Farum Midtpunkt til København afslører en lang række forsømmelser i såvel den kollektive trafik som i lovgivningen. Farumbussen transporterer dagligt 250 mennesker tur-retur til København for 130.000 kr. årlig, mens en udstykning af passagererne i private biler vil koste de samme passagerer 1,5 mill. kr. Heri ligger et konkret problem, som afslører mange års forsømmeligheder på det trafikpolitiske område.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Som svar på fru Hanne Reintofts spørgsmål kan jeg oplyse, at antallet af befordrede passagerer efter den gældende lov om omnibuskørsel er uden betydning for spørgsmålet, om der til kørslen kræves koncession eller ej. Afgørende er, om passagererne, som det hedder i loven, er af hinanden uafhængige. Er de det, kræves der koncession, og det er efter min opfattelse den situation, der foreligger med den såkaldte Farumbus.

Nu er det jo meget aktuelt, og jeg er helt opmærksom på, at retten i Hillerød i går gav udtryk for en anden opfattelse, men jeg går ud fra, at denne dom bliver appelleret.

Som fru Hanne Reintoft nu ved fra den skriftlige redegørelse, som ledsagede statsministerens åbningstale i går, så vil jeg i denne samling, som det blev bebudet i går, fremsætte forslag til en ny lovgivning på dette område.

Vi ved alle, at buskørslen mange steder i landet i de senere år har kæmpet med voksende vanskeligheder. Der er flere årsager hertil. En af dem er, at den gældende lov i for høj grad åbner mulighed for at dræne

passagergrundlaget for den almindelige buskørsel bort gennem særarrangementer for specielle grupper, f. eks. de beskæftigede på bestemte virksomheder, skoleelever osv. En af vejene til at forbedre den kollektive trafikbetjening — og jeg understreger, at det kun er én side af problemet — er at sikre, at det passagergrundlag for en bedre kollektiv trafik, som nødvendigvis må være til stede, ikke splittes op på en masse særordninger.

Jeg kan da udmærket se, at det kan være meget tiltalende for den ene og den anden gruppe at lave sin egen skræddersyede løsning, men på den måde gør man det praktisk og økonomisk umuligt at bevare og udbygge den gode kollektive trafikbetjening for helheden, som jeg forstår at fru Hanne Reintoft og jeg er enige om værdien af. Det lovforslag, som jeg kommer med inden så længe, i hvert fald i denne samling, vil derfor blandt andet indeholde en skærpe på dette felt.

Hanne Reintoft (DKP):

Jeg vil gerne takke ministeren for svaret, selv om jeg ikke er helt enig i det. Vi kan være enige om, at den kollektive trafik skal udbygges, og så kan man anføre, at det ikke kan nytte noget at dræne underlaget væk, som ministeren siger. På den anden side må man vel nok sige, at hvis man skal undlade det, så er det ikke nok bare at skærpe reglerne, så ma et lovforslag fra ministeren — og det vil jeg gerne spørge om — vel antagelig også indeholde en udbygning af den kollektive trafik, for det stiller jo de mennesker, der skal på arbejde, i en meget vanskelig situation, at nok er det kollektive trafiksystem der, men det er så ringe fungerende, at det faktisk ikke dækker behovet.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Det er både regeringens og min tanke, at den kollektive trafik skal udbygges, så der bliver bedre muligheder.