

[Inge Fischer Møller.]
mulighed for at presse en løsning igennem på et tidligere tidspunkt.

Kristine Heltberg (SF):

Jeg takker ministeren for tilsagnet om at prøve at finde frem til en lovgivning, der på en mere tilfredsstillende måde løser problemerne og i hvert tilfælde forhindrer disse uheldige følger, som vi kan se af landsrætsdommen i overensstemmelse med den tidligere lovgivning. Det forekommer mig, at der måske er håb for andre områder, hvis vi ad lovgivningens vej kan løse nogle af problemerne omkring selve det juridiske grundlag for transporten. Men jeg vil også indstændigt håbe, at ministerens venlige tanker til beboerne i Farum Midtpunkt virkelig vil manifestere sig i en virkelig omsorg for, at det ikke går så galt, som det ser ud til i øjeblikket, hvor det i ganske særlig grad går ud over familier med børn, ældre folk og folk, der ikke er bilister, og i øvrigt går ud over selve det principielle med, at folk bliver tvunget til at køre i bil i stedet for at bruge den kollektive transport.

Glensgård (FP):

Ministeren sagde, at hverken staten eller de lokale myndigheder kunne gøre mere i denne sag, og det må jeg desværre give ministeren ret i. Vi har fået startet et selskab op, HT, som forhindrer, at den lille private, liberale rutebiler starter en sådan rute op, hvorom man kan sige, at der er et faktisk behov for den.

Ministeren sagde også, at man kunne ikke acceptere, at en lille gruppe skræddersyede sin egen kollektive trafikform. Jeg vil godt høre ministeren, hvordan han vil forhindre, at Farumbussen nu bliver stykket op i 6 små biler med 5 mand i hver. Det er en lille gruppe, der skræddersyr sin egen kollektive trafikform.

Hvis det er ministerens ønske, at vi skal forhindre, at den lille mand udnytter en skræddersyet trafikform, vil jeg godt høre, om det også er ministerens ønske at forhindre den lille mand i at benytte det skræddersyede charterselskabs solskinsferier på bekostning af den kollektive trafikform. Der ligger i ministerens bemærkninger ligesom en idé om, at alt, hvad der hedder samlet for en lille gruppe, skal forhindres til fordel

for det kollektive. Er det virkelig ministerens ønske?

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiassen):

Hr. Glensgårds sammenblanding af skræddersyning, stangtøj og chartertrafik burde i virkeligheden unddrages en besvarelse, men jeg vil gerne understrege, at jeg mener, at for at opnå goderne gennem en kollektiv trafik er det nødvendigt at lave faste retningslinjer for denne kollektive trafik.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Knud Jespersen* (DKP) til ministeren for offentlige arbejder:

„Hvad agter ministeren at foretage for at sikre en planmæssig kollektiv trafik i Storkøbenhavn?“

(Spm. nr. 193).

Skriftlig begrundelse.

Omlægningen af trafik- og takstregler i Storkøbenhavn med bevarelsen af private virksomheder under HT har endnu en gang bevist, at den kollektive trafik ikke kan drives forsvarligt med disse blandede ejendomsforhold over for trafikanterne og medarbejderne. I den aktuelle situation bør det offentlige sikres den fulde overtagelse af hele den kollektive trafik i Storkøbenhavn. Ad den vej kan der gives garantier for trafikanterne og medbestemmelse for de ansatte. Det nuværende lønsystem er helt urimeligt og uværdigt for HT. Chaufførerne har ligesom andre arbejdere ret til at få lige løn for samme arbejde.

Knud Jespersen (DKP):

Dette spørgsmål drejer sig også om trafik, det drejer sig om trafikken i Storkøbenhavn, hvor man nu igennem en længere periode har haft en meget usikker trafik, der ikke modsvarer den kollektive trafiks egentlige hensigter og mål. Jeg kender godt dem, der har forsøgt at forklare, at det var chaufførernes skyld, men der er to sider i denne sag. Den ene er, at chaufførerne har ret til overenskomstmæssigt at virke for at få deres lønninger forbedret, og det bør vi ikke blande os ind i. Den anden er, at da HT blev etableret, skabte man denne mærk-