

[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