

[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 tryghedsfølelse, 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 utryk 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-