

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Så vil jeg da egentlig også sige, at når man læser forslaget om hyrekørsel igennem, så er der dog også en række, jeg vil ikke sige direkte liberaliseringer, men smidiggørelser, i forhold til loven tidligere. Der er dog dette, at hyrevognene vil kunne benyttes ved afviklingen af kollektive trafikopgaver i det omfang, man finder behov herfor, bl. a., som hr. Svend Erik Sørensen nævnte, til udkørsel af mad. Det sker i adskillige tilfælde allerede nu i hovedstadsområdet. Og det må da også siges i denne forbindelse, at der kan medføres hastende brev- og pakkeforsendelser. Man kan under visse særlige omstændigheder overføre bevilling til andre, hvor det måtte være nødvendigt, og jeg har selv været ude for, at det kan være nødvendigt i forskellige, også menneskelige tilfælde.

Selv om man så ikke kan tale om en direkte liberalisering, men om en smidiggørelse, så kan der da også nævnes en anden nyskabelse, som er til fordel for hyrevognserhvervet, nemlig det forhold, at der i lovforslaget er foretaget en afgrænsning af hyrevognsbegrebet over for andre former for erhvervsmæssig personbefordring. Ved en sådan afgrænsning beskyttes hyrevognserhvervet mod uretmæssig konkurrence fra de virksomheder, der driver anden form for erhvervsmæssig persontransport, og som i dag faktisk går ind på hyrevognserhvervets område.

Hr. Lowzow opfordrede mig til at stoppe forhandlingerne i Ålborg om kollektiv transport, og det lød næsten, som det var svaret på „Spørg Århus“, at man nævnte Ålborg. Det skal jeg ikke gå ind på her, men jeg vil gerne sige vedrørende det spørgsmål, der var om akademikere og det beløb på 250.000 kr., der skulle bruges, at man kan faktisk få et par akademikere à 80.000 kr. pr. stk. og en kontordame dertil, og også visse kontorholdsudgifter, som kunne anvendes i en sådan sammenhæng, hvis man skal gøre tallene nøjagtigt op.

Og så endelig spørgsmålet om Grønland, der har været nævnt fra flere sider. Jeg vil da gerne sige, at dette forslag er kommet i stand på opfordring fra landsrådet. Det er kommet i stand på en sådan måde, at man fastsætter visse normer og standarder. Det mener jeg også er nødvendigt for at skabe et

fælles serviceniveau, et normalt serviceniveau, også for at undgå overbud, eller hvad man måske kunne kalde underbud.

Angående hvordan det skal udformes, skal det såmænd ikke skille hr. Gudme og mig ad, om vi finder en anden formulering. Jeg er kun interesseret i, at vi finder den, skal vi sige bedste formulering og den, som hurtigst muligt sikrer, at forholdene på Grønland også bliver i overensstemmelse med landsrådets ønske.

Så skal jeg i øvrigt sige, at jeg tror, der er så mange og store spørgsmål, at vi skal have et meget grundigt udvalgsarbejde, og det tilsiger jeg naturligvis ministeriets absolutte medvirken til så hurtigt og så godt som muligt.

Glensgård (FP):

Jeg skal gøre det ganske kort her i anden omgang.

Til hr. Fuglsang, der taler så meget om, at billetterne er blevet så dyre, siden det er blevet et privatkapitalistisk foretagende, som varetager bybustrafikken i Ålborg, må man bare sige, at det er da højst tænkeligt, at en kollektiv trafik, drevet af DSB eller en tilsvarende organisation, vil kunne få nogle lavere billetpriser, men der er en anden billet, som så lider skade, og det er skattebilletten. Det er som om, at lige så snart vi taler om kollektiv trafik og DSB, så kan de gøre det så billigt. De kan kun gøre det, fordi de kører med et stort underskud. Vi har jo set de adskillige hundrede millioner kroners underskud, der er ved HT i København.

Så synes jeg, vi ligesom skal holde en lille smule fast ved, at vi da alle er interesseret i en eller anden form for kollektiv trafik. Vi kunne da tage sådan et udmærket initiativ som Farumbussen, som der dog var et eksakt behov for. Det blev forhindret. Det var kollektiv trafik, når kollektiv trafik er bedst, men det sagde man nej til. Der er oven i købet faldet højesteretsdom for, at det ikke kan lade sig gøre fremover. Det var altså den kollektive trafik, som man forhindrede, den kollektive trafik, som også ministeren her taler så meget om. Hvor var ministerens hjerte henne, da vi begyndte at diskutere f. eks. denne Farumbus? Vi snakker så meget om den kollektive trafik, men