

[Kurt Brauer.]

ketingsgruppes vegne knytte nogle ganske få kommentarer til de tre forslag, vi her har til behandling. Det skal ikke være mange bemærkninger, vi kender jo lovforslagene, som det også fremgår af fremsættelsestalen. De forekommer mig umiddelbart vel gennemarbejdet, sådan som jeg har læst dem, men man har så mange parallelle konsekvenser, som bliver trukket frem, især af den sidste ordfører, at der næppe kan regnes med et meget kortvarigt udvalgsarbejde. Jeg tror også, ministeren vil være forberedt på, at en række detaljer vil blive trukket frem.

Jeg kunne nævne én, som jeg dog synes har en vis overordnet karakter, her ved denne første behandling. Der synes i hyrevognsforslaget at være åbnet for en overordnet styring af også denne del af den kollektive trafik. På den anden side ses en sådan styring ikke rigtig medtaget i forslaget om lokal og regional personbefordring, som skulle være den overordnede styringslovgivning. Jeg ville godt her give et signal fra mig om, at jeg under udvalgsarbejdet kunne tænke mig at vende tilbage til denne sag. Det er for interessant, at vi har så mange hyrevogne kørende på vore gader og veje landet over, til, at vi uden videre skal droppe chancen for her at tage dem op, f. eks. tage dem op i den regionale og den lokale styringsmekanisme. Måske, sagde jeg udtrykkelig, her er altså kun nævnt et princip til overvejelse.

Farumsagen – og med Farumsagen tænker jeg på denne bushistorie, som rullede over landets avisforsider i lange herrens tider – er et godt eksempel på, at vi må passe på, at vi ikke i vores iver for at opnå en overordnet styring kaster vrage på de værdier, der ligger i lokale initiativer, også meget nærdemokratiske lokale initiativer. På den anden side kan Farumsagen måske bruges til at illustrere, at vi ikke i vores iver for at give folk medbestemmelse på hver eneste gadeflise, som de betræder, må kaste vrage på den overordnede styring. Der er altså modsatrettede hensyn, og det må såvel folk placeret i centraladministrationen som folk placeret ude på gulvet, ude på fortovsfliserne, forsøge at forstå og forsøge at samarbejde om.

Det forekommer mig, at de tre lovforslag, vi har til behandling, efter et grundigt udvalgsarbejde åbner muligheder for, at alle disse hensyn, som jeg her har nævnt, kan tilgodeses. Jeg skal altså give forslagene mange gode ord med

på vejen, men samtidig forskrække ministeren lidt med mine ord om et formodentlig meget langsommeligt og meget indviklet udvalgsarbejde.

Lowzow (KF):

Jeg skal ikke som hr. Ingomar Petersen gå helt ind i detaljer i de enkelte paragraffer ved førstebehandlingen her, da det er anden gang, vi har lovforslagene til behandling. Nu kan det måske skyldes, at hr. Gudme første gang var ordfører for hr. Bilgrav-Nielsen, og så kan det måske være lidt vanskeligt at holde linjerne; det var måske derfor, der skulle lidt mere præcisering til.

Det konservative folkeparti har stadig ingen entydig løsning på trafikafviklingen. Vi vil altså hverken 100 pct. kollektiv trafik eller 100 pct. individuel trafik og heller ikke kun privattrafik eller kun statslig trafik. Vi vil afveje spørgsmålene, som de bliver lagt frem, og som de må ses i de forskellige situationer, hvorunder trafikken skal afvikles: om det er en storby, om det er enkelte kraftcentre, der skal ledes trafik til, eller om det er generel trafik ud over landet. Der er altså individuelle ting, der skal tages stilling til, og det vil vi også have ind i en lov, som vi skulle kunne tilslutte os.

Vi gik oprindeligt ind for Hovedstadsområdets Trafikselskab, men med megen usikkerhed og megen tvivl med hensyn til, hvad det kunne medføre, og hvordan det kunne virke, og vi bemærkede allerede dengang, at vi kunne gå med til dette, men det skulle på ingen måde skabe præcedens for nogen senere lovgivning. Vi havde altså ikke dermed bundet os til at sige, at en sådan lovgivning var passende overalt i landet. Nu ser vi, at disse tanker, genfremsat, bliver overført til provinsen. Der vil blive mange tanker, vi skal have ændret, og mange tanker, vi skal have forhandlet om – så mange, at jeg tror, det vil være meget vanskeligt for ikke at sige umuligt at få det generelle forslag tilpasset os.

Vi finder nemlig, at de til grund liggende tanker bygger på ønsket om en socialiseret transportsektor, selv om man tager det bid for bid. Jeg kan ikke lade være med at minde om ministerens ord fra forrige samling, hvor den nuværende minister sagde, at selv om det skulle tage nogen tid, så var ønsket et statsligt trafikalselskab Danmark, det var idealet, men den politiske situation var – jeg siger heldigvis