

**[Langsted.]**

flere kommuner i samarbejde med de private rutebilejere har fået etableret trafikløsninger, som omkring de bestående koncessionerede bilruter som grundstamme løser de lokale transportbehov i sammenhæng med de regionale trafiklinjers opgaver. På denne baggrund finder vi det naturligt, at det lige så godt kan være et privat selskab, der står for den fælleskommunale trafikvirksomhed, og vi mener, det også bør komme til udtryk i lovtæksten. Det vil fjerne manges usikkerhedsfølelse.

At det tillige i mange tilfælde er nødvendigt at yde tilskud fra de offentlige kasser, for at den lokale kollektive trafik i det hele taget kan gennemføres, betyder vel ikke automatisk, at det er det offentlige, der skal drive denne virksomhed.

Som andre ordførere vil jeg også sige noget om hyrevognstrafikken. Jeg vil indrømme hr. Lowzow, at det kan være svært at få fat på en hyrevogn nu om dage, og det vil sige, at vi må gøre det mere attraktivt at være hyrevognsejer. Jeg har faktisk også bidt mærke i udtrykket i bemærkningerne til § 1:

»Sker der derimod befordring af en virksomheds kunder, kræves der bevilling i henhold til denne lov, hvad enten der svares vederlag eller ej.«

Dette vil jeg gerne bede ministeren kommentere.

**Ole Henriksen (SF):**

Fra socialistisk folkeparti kan vi anbefale forslagene, som de ligger, til en velvillig behandling i udvalget, og det sker selvfølgelig ud fra den betragtning, at vi er interesserede i at styrke den kollektive trafik her i landet. Vi er indstillet på at sikre befolkningen en bedre trafikservice, og vi gør det selvfølgelig ud fra den betragtning, at den kollektive trafik er et godt alternativ til en udvikling af privatbilismen. Vi skal nok igennem adskillige punkter i udvalget for at finde ud af, hvordan vi stiller os til spørgsmålet om hyrevogne, herunder specielt spørgsmålet om at nedsætte vognstørrelserne til kun at omfatte 9 personer. Jeg synes nok, at problemerne omkring de private firmaers egne transportmuligheder nemmest løses ved, at man rekvirerer taxier til at transportere sine kunder i – det er nærmest til de borgerlige partier, som har været oppe at tale imod det – sådan at man også ad den vej sikrer, at taxi-

vognmænd får noget at lave. Det kan jo ikke være meningen, at de private virksomheder selv skal nedsætte sig som taxivognmænd mere eller mindre.

**Fuglsang (DKP):**

Kommunisterne vil opretholde den overvejende positive holdning til de tre forslag, det drejer sig om her, og det gælder især det, som angår den regionale og lokale personbefordring. Det er for os i virkeligheden et meget vigtigt spørgsmål, som der kunne være grund til at sige ganske meget om og måske også på anden vis gå i dybden med, hvad jeg ikke skal gøre her. Jeg kan sige så meget, at hvis de hensigter, som er nedlagt i forslagene med hensyn til planlægning og samordning af de kollektive trafikmidler – og deraf må vel også følge en tidssvarende modernisering af dem – havde ført til resultater tidligere, så havde meget i den nuværende trafiksituation her i landet sikkert set noget mindre kaotisk ud. Den situation, vi befinder os i nu, med nedlægning af banelinjer, nedlægning af stationer, især i mange tyndt befolkede områder, stadig ringere busbetjening osv., er jo en dom over de principper, man hidtil har kørt på. For det er trods alt ikke talerne heroppefra, der tæller, det er praksis, sådan som den udvikler sig ude i livet.

Hvis vi – og det håber jeg disse forslag kan medvirke til – virkelig får en samordning og en modernisering af vores trafikmidler, så vil de også kunne udvikle sig til gavn for de forskellige landsdele og deres befolkning. Nu blev Hovedstadsområdets Trafikselskab nævnt. Trods de mangler, der også er ved dette, så synes jeg, at selve udviklingen dér med fremgangen i den kollektive personbefordring, i nogen grad på bekostning af privatbilismen viser, at det er den vej, vi skal gå.

**Inge Krogh (KrF):**

Kristeligt folkeparti vil sige, at vi egentlig synes, det er udmærket, at der skal lægges en samlet trafikplan for landet, og at amtet skal lægge en plan for sit område og samarbejde med naboamtet. Det er meget rimeligt, at der koordineres mellem busser, hyrevogne, private baner og DSB, men jeg skal dog ikke undlade at omtale, at statsbanerne ikke er særlig samarbejdsvillige. Jeg hentyder her til et forhold, som allerede er blevet nævnt af retsforbundets ordfører tidligere i dag, nemlig at DSB bestem-