

[Inge Krogh.]

mer uden forhandlinger med nogen andre, at der på forbindelsen Nyborg–Odense ikke skal standses ved mellemstationerne. Det er rigtigt, som ministeren siger, at der skal spares, det ved vi alle sammen, men hvad er konsekvenserne? De vil sandsynligvis være, at en hel del privatbilister kommer i gang mellem Nyborg og Odense; vi ved alle sammen, at det er en særdeles hårdt belastet landevej i forvejen. Der er vistnok en enkelt forbindelse, hvor togene stadig væk standser, men det løser ikke problemet.

I bemærkningerne roser man HT meget højt. Jeg ved ikke, om det kan holde stik alle vegne. Jeg ved, at bl. a. i Rødovre, som vel nok ikke er ministeren ubekendt, er der i hvert fald nogle, som ikke er særlig tilfredse med, at de private busser er blevet nedlagt. Jeg tror i det hele taget, man skal tænke meget på den private rutebilkørsel ude over landet.

Angående forslaget om hyrevogne er vi også meget kede af, at der kun kan gives bevillinger til vogne til 9 personer og derunder, og vi vil fremføre det samme, som er fremført af det konservative folkeparti, at det kan være uheldigt på landet – og for øvrigt også i byen – når der skal transporteres folk til sportskampe.

Med hensyn til forslaget om fartskrivere synes vi sådan set, at der i forvejen er kontrol nok med hyrevognene, og vi vil derfor gå imod dette forslag. Vi har erfaret, at den nye lov – altså den lov, vi har nu – ikke har forbedret forholdene servicen for befolkningen er ikke blevet bedre, og hyrevognschaufførerne er heller ikke blevet mere tilfredse.

Hjortlund Christensen (DR):

Til lovforslaget om kollektiv persontrafik vil jeg bare knytte nogle få bemærkninger. For så vidt angår den fysiske planlægning kan forslaget få retsforbundets fulde støtte. Det er min opfattelse, at der er et stort behov for en lovgivning om fysisk planlægning også på dette område. Havde man lovgivet om fysisk planlægning for mange år siden, tror jeg, man ville have sparet samfundet for milliardbeløb.

Lovforslagets øvrige målsætning er en koordinering af forskellige trafikmidler, og det kan retsforbundet selvfølgelig gå ind for. Men for mig at se indeholder lovforslaget tendenser til ad åre helt at udelukke det private initiativ ved trafikafviklingen, og her kan man ikke forvente retsforbundets støtte, for man giver

nogle mennesker et monopol. Jeg vil gerne her give udtryk for, at retsforbundet ikke nærer nogen mistillid til de mennesker, der bliver ansat til at styre offentlige foretagender, men styringsproblematikken i det hele taget giver anledning til kontrolforanstaltninger på alle leder og kanter, et bureaukrati, som borgerne ikke kan være tjent med hverken at benytte eller betale til. I øvrigt har serviceniveauet en vis evne til at dale. Vi vil naturligvis følge udvalgets arbejde, selv om vi ikke er med i udvalget.

Hvad angår hyrevognsproblematikken, så mener jeg også, det private initiativ har behov for netop her at gøre sig gældende. Jeg tænker på de mennesker, ikke mindst dem fra dette hus, der står i en eller anden by i Danmark og skal vente en time på at blive befordret, fordi man spiser frokost. Det er da helt i orden, at folk skal have frokost, men den lille købmand lukker jo ikke sin butik, når der kommer en kunde og vil købe en æske tændstikker. Det er blot systemet, der er forkert. Vi må ikke gennemføre en lovgivning, der ikke giver den service, som borgerne forventer at få. Netop den dyre befordringsmåde, som folk vælger, når de ønsker at køre i taxa, burde i al fald være fri.

Tyroll (VS):

Jeg har ikke ved de forudgående trafikpolitiske lovforslag taget ordet – dem vil jeg komme med kommentarer til i udvalgsarbejdet – men til de lovforslag, der her er til behandling, mener jeg nok der kunne være anledning til at fremsætte nogle mere principielle kommentarer.

VS kan støtte lovforslagenes indhold vedrørende koordineringen af den kollektive trafik og den fysiske planlægning og det tilsvarende indhold vedrørende forbedret planlægning og koordinering af den kollektive trafik. Det vil forhåbentlig betyde en bedre kollektiv trafik til gavn for miljøet, for sikkerheden, for energiforbruget og for de mange, der har begrænset eller ingen adgang til individuel transport.

Når dette er sagt, så må vi nødvendigvis gøre opmærksom på, at VS mener, at der er meget tilbage at ønske i forhold til prioriteringen af den kollektive person- og godstransport. I den forbindelse kunne man komme ind på spørgsmålet om privat drift af denne transport og det forhold, at dele af den kollektive transport er underkastet profitmotivet.

Som ved tidligere behandlinger af disse lov-