

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

længere tid, forstået, at disse forslag er blevet ganske godt behandlet.

Hr. Holmberg stillede spørgsmålet: hvor meget haster det? Jeg skal da ikke lægge skjul på, at jeg meget gerne ser, at dette lovforslag bliver endeligt vedtaget i denne folketingssamling. For sagen er nemlig den, at forud for udarbejdelse af det egentlige lovforslag er der, som hr. Holmberg sikkert ved meget bedre end jeg, gået et meget stort stykke arbejde med forhandlinger imellem en lang række forskellige organisationer.

Når flere af ordførerne har udtrykt bekymring med hensyn til, hvordan forholdene vil blive for det private erhvervsliv inden for transporten, vil jeg føje til, at så vidt jeg ved, er f. eks. Landsforeningen Danske Bilruter interesseret i, at vi nu kommer igennem med dette. Man har i tillid til normal behandling i folketinget ganske simpelt tilrettelagt sin egen planlægning med henblik på, at folketinget gennemfører en sådan lovgivning.

Jeg er også vidende om, at Amtsrådsforeningen er meget stærkt interesseret i, at denne lovgivning vedtages, ganske simpelt fordi man i amterne naturligtvis er interesseret i at kunne gennemføre den nødvendige planlægning og koordinering på dette område.

Jeg vil i øvrigt ikke gå ind på mange af de enkeltheder, der har været rejst, for det vil kunne ske under udvalgsarbejdet. Jeg vil bare lige komme med en enkelt bemærkning til fru Inge Krogh om noget mere konkret fra Fyn, der også denne gang blev hevet ind i debatten, nemlig at DSB ikke viser samarbejdsvilje og uden forhandling bare har besluttet at nedlægge de fire jernbanestationer imellem Nyborg og Odense. Når fru Inge Krogh kan sige det, må hun være blevet meget dårligt orienteret om forholdene af de folk, der har haft med det at gøre lokalt. Sandheden er den, at der netop har været ført forhandlinger med de lokale myndigheder, at DSB har tilbudt – og det tilbud har jeg forstået naturligvis er blevet modtaget – at man ikke bare nedlægger fire stationer og så ser, hvordan tingene kan klares, men for det første har konstateret, at der, når det drejer sig om det antal passagerer, der benytter disse fire stationer, er tale om et betydelig mindre antal end dem, der skriver under på protestresolutioner o. lign., så lille et antal, at der ganske simpelt ikke var underlag nok for, at man kunne køre videre.

For det andet har man sagt, at de, der benytter disse stationer, naturligvis ikke skal lades i stikken, og derfor indgår i en fremtidig ordning dette, at det første intercitytog, der, så vidt jeg husker, afgår 7.37 fra Nyborg, nu afgår noget før, således at det kan tage folk med, der skal i skole eller på arbejde, at man udvider rutebildriften, og at man for det tredje holder, om jeg så må sige, de faste kunder økonomisk skadesløse i de to første år, hvorefter man må se, hvordan det ligger. Det er ikke at træffe en beslutning uden overhovedet at forhandle med folk. Tværtimod har man taget kontakt med de lokale myndigheder og ud fra de økonomiske muligheder, man har, prøvet at komme dem mest muligt i møde. Og det er ikke DSB, der har truffet beslutningen; jeg har selv truffet den beslutning, fordi jeg fandt, at man ikke kan blive ved med at tærskelanghalm på denne sag, og at de folk, som det berører, ikke skal have sådan noget at vide, dagen før det træder i kraft, og det gør det fra maj måned i år.

Spørgsmålet om fartskrivere i hyrevogne har der været sagt meget om, både for og imod. Jeg vil bare gøre opmærksom på, at det ikke er sådan, at der er en almindelig modstand imod fartskrivere hos de folk, der er beskæftiget i faget. De kontrolbøger, vi har i dag, giver for mange et stort stykke arbejde, der betyder, at der let kommer kludder i det, hvis man kommer for meget bagud, og alt det, der ellers er forbundet med regnskab. En indførelse af fartskriversystemet vil betyde, at man slipper meget lettere om ved det administrative.

### Glensgård (FP):

Ministeren sagde, at Landsforeningen Danmarks Bilruter havde udtrykt ønske om at få loven vedtaget. Ministeren er formentlig også bekendt med, at dette ønske har sin begrundelse i økonomiske problemer hos enkelte medlemmer af Danmarks Bilruter. Og så er det en nem måde at hjælpe disse medlemmer på at sige: ja men vi har her mulighed for at lade det offentlige gå ind og give en erstatning. Det er den egentlige begrundelse, som vi har fået fra Danmarks Bilruter under udvalgsarbejdet.

Men ministeren er formentlig også bekendt med, at forslaget vil betyde bortfald af egentlig aftalekørsel, altså f. eks. firmakørsel. Danmarks Bilruter har formentlig også medlemmer, der har almindelige turistbiler, og de vil altså ikke få mulighed for i fremtiden frit at træffe aftale