

[Glensgård.]

med en virksomhed om transport til denne virksomhed, uden at det skal underkastes en kontrolforanstaltning, som f. eks. betyder, at i en sådan aftalekørsel inden for det område, som hidtil har været dækket af denne kolossale lovgivning, nemlig hovedstaden, at dér vil man altså lade HT gå ind.

Jeg vil også bede ministeren bekræfte, at de overenskomstansatte vognmænd i Hovedstadens Trafikskab har en billigere driftsform end Hovedstadens Trafikskab. Når ministeren af nød må bekræfte dette, hvordan vil man så forklare, at denne lovgivning skulle betyde et fremskridt i økonomisk henseende; jeg tænker på, hvordan ministeren vil forklare, at en sådan lovgivning skulle hjælpe os frem til en billigere kollektiv trafik. Hidtil har vi set, at ordningen – som indtil nu heldigvis kun er gennemført i hovedstadsområdet – har betydet en enorm fordyrelse: stat, amt og kommuner har måttet betale enorme summer herovre. Jeg går ud fra, at ministeren kan bekræfte dette, og dermed ser vi altså socialdemokratiets idé om i denne sag blot at bruge løs af de offentlige midler.

Lowzow (KF):

Når ministeren siger, at dette lovforslag meget gerne skulle gennemføres i år, og er ved at lægge ansvaret på folketinget for, at det ikke kommer igennem, vil jeg tillade mig at replicere med at sige, at når lovforslaget, der har været fremsat to gange, ikke er kommet så hurtigt igennem, kunne det måske skyldes den lidt forstokkede fremgangsmåde, man har valgt, nemlig at fremsætte det fuldstændig enslydende igen uden hensyn til, hvad der er sagt imod det undervejs. Det havde måske været lettere at få det igennem, hvis man havde lempet det dér, hvor der var muligheder for at gøre det. Det er altså en genfremsættelse af et identisk forslag, og derfor er stillingen til det identisk.

Det har ikke været nogen hemmelighed, at det var de konservatives ønske, at man fik styrket den kollektive trafik ude omkring, uden at det gennem lovgivning skal være direkte på bekostning af den private trafik, altså privatbilen, som stadig væk vil have 85 pct. af al trafik i mange år fremover, men ved at gøre den kollektive trafik attraktiv, så at man valgte den, hvor det var passende, og det er selvfølgelig i fødelinjer ind til storbyer osv. Men vi er imod f. eks. den part af loven, der hedder et HT-sel-

skab i Århus, Ålborg, Odense, da vi mener, det ikke passer for disse steder, og ikke er særlig begejstrede for, hvordan HT-ordningen har virket, som jeg sagde i mit første indlæg, her i København.

Der havde altså været gode muligheder for at få loven igennem, hvis man ikke havde fremsat forslaget uændret, og når vi nu skal starte forfra, som jeg også mener vi faktisk bliver nødt til, når vi står her, kan det godt være, det kommer til at knibe med tiden. Men der er jo fremsat udtalelser og spørgsmål nok i udvalget, der viste, i hvilken retning folketingets tanker gik, men de er ikke taget til følge, og derfor kan det altså blive lidt sent tredje gang, og jeg mener ikke, det kun er vores skyld.

Hjortlund Christensen (DR):

Ministerens nævner, at de private, bl. a. Landsforeningen Danmarks Bilruter, gerne ser forslaget gennemført. Ja, det kan jeg da godt forstå de vil, for de vil da gerne have et monopol, men det er da ikke et kriterium for, at det er en korrekt politisk beslutning, vi tager. Når man i samfundet og i erhvervslivet mærker, at der er en socialiseringstendens på et område, er det klart, at man indretter sig derefter, men var de tendenser ikke til stede, tog man sikkert et andet standpunkt. Der er sikkert mange, der gerne vil have et privat monopol. Vi har jo ikke fået vingerne til at gro ud på ryggen endnu, sådan er mennesker, og det skal man forstå, også inden for politik. Derfor kan retsforbundet ikke tiltræde dele af dette lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Det var mit indtryk fra første runde, at i hvert fald én ordfører, måske også flere, udtrykte bekymring for private vognmænd med et sådant forslag, og derfor gjorde jeg opmærksom på, at Landsforeningen Danmarks Bilruter havde indtaget den holdning, som jeg beskrev før, altså var meget stærkt interesseret i, at man kom igennem med denne lovgivning, således at de kan planlægge deres ting.

Hr. Glensgård stillede mig et direkte spørgsmål: om jeg kunne bekræfte, hvad jeg nødtvungent nok måtte gøre, at overenskomstansatte vognmænd er billigere i drift end kommunale eller offentligt drevne vognmandsforretninger. Det er der jo ingen tvivl om, og jeg har også