

[Ministeren for offentlige arbejder.]

læst den behandling, der fandt sted sidste gang af dette forslag, hvor det samme spørgsmål blev inddraget, og hvor man hurtigt kunne pege på, at det, der i alt væsentligt udgør forskellen, er, at der også er forskel i aflønningerne, at der dengang var tale om timelønninger for chauffører, der lå meget, meget langt nede, så langt nede, at al rimelighed talte for, at de i hvert fald blev hevet noget op.

På en sådan baggrund kan man få omkostningerne til at se ganske pæne ud, men jeg synes bare ikke, det er et vægtigt argument.

Så vil jeg gerne i øvrigt sige, at det, der er det væsentligste i disse tre lovforslag, er, at amterne får et redskab til at kunne foretage den planlægning, der her er foreslået. Drejer det sig om at indføre HT-ordninger rundt omkring i landet, er det da op til lokal afgørelse. Så er det, man siger, at der skal være så og så stort underlag og så og så mange kommuner, der i et område går ind for det, for at det kan lade sig gøre. Vi har jo mange gange haft principielle diskussioner herinde om lokalt selvstyre, og jeg synes nok, at hvis vi i dette lovforslag siger, at nu giver vi nogle muligheder og lægger nogle rammer, som I kan udfylde lokalt, så er der ikke tale om, at vi her centralt strammer grebet, socialiserer, eller hvad man i øvrigt vil kalde det.

Så vil jeg til hr. Lowzow sige, at jeg er den ydmyge minister, der er afhængig af, hvad et flertal i trafikudvalget mener om de forskellige forslag, der bliver fremsat. Jeg har bare villet benytte lejligheden ved denne første behandling til at give udtryk for, at jeg meget gerne ser sagen fremmet, og jeg mener, det ønske er velbegrundet, for sagen har været tygget igennem nogle gange. Det er klart, at det forudsætter manges velvilje, også min aktive medvirken, hvor spørgsmål bliver stillet, og hvor vi i øvrigt skal forhandle os frem til, hvad der kan bære igennem.

Med disse bemærkninger vil jeg gentage mit fromme ønske.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Ministeren nævnte i sit sidste indlæg, at det var et flertal, der kunne afgøre, om vi skulle have disse HT-ordninger. Det giver jeg ministeren ret i; jeg kan f. eks. oplyse, at Århus og Odder tilsammen kan afgøre, om der skal indføres hovedstadsordning i Århus amt, altså

dermed også omfattende byer som Silkeborg og Randers. Det er helt klart, at et flertal kan afgøre det, men hvor man altså ser et amt med så stor en by, har man altså denne bys afgørelse på amtsplan, og det er det instrument, ministeren giver amter og byer i hånden.

Inden for Hovedstadsområdets Trafikselskab er det såmænd ikke så meget lønningerne, der er afgørende og udslaggivende for, hvor store driftsomkostninger der kommer, for driftsomkostningerne ligger i størrelsesordenen, så vidt jeg husker, 100–120 kr. for de private og 160–180 kr. for HT – det er muligt, det var for 1975–76, men det er i den størrelsesorden – og der var dog kun en forskel i lønningerne på 8–10 kr., så det er altså ikke bare lønningerne, der gør det, det er hele driften af systemet, og det er klart, at med det bureaukrati, der er opbygget i HT, skal det koste penge i forhold til den kontraktansatte vognmand, som mange gange selv også må køre som chauffør.

Fuglsang (DKP):

Det skulle for så vidt også være kort. Det, som kalder mig herop, er den problemstilling, som hele tiden fremføres, om, hvad der er billigst i drift. Nu ønsker jeg selvfølgelig, at tingene, også trafikproblemerne, afvikles så billigt som overhovedet muligt. Men netop trafikspørgsmålet har jo også en anden side, nemlig hvad den eller den løsning gavner, hvem den er til brug for. Dér må man jo huske, at netop den udvikling, vi har været inde i, og som har medført, at busforbindelserne mellem byerne, mellem de forskellige egne, bliver stadig ringere – nu har vi diskuteret den fynske linje, men det er jo kendt over hele landet, at stationerne nedlægges osv. – i virkeligheden er et stort tilbageskridt for mange, mange mennesker, og specielt selvfølgelig de mange mennesker, som ikke er i besiddelse af denne velsignede privatbil.

Med hensyn til ordninger af HT-typen i de store byer, f. eks. Ålborg, er der netop sket det i Ålborg, at vi er gået over til kommunal drift og efter ønske af et afgjort flertal af byens befolkning. Det, som var tilfældet i Ålborg, før vi fik denne ordning, var jo, at hele kvarterer praktisk taget ikke blev busmæssigt betjent, fordi der ikke var tilstrækkelig økonomisk basis for det, kvarterer, der var under udvikling, kvarterer, hvis mennesker har samme krav på at blive bragt til deres arbejdsplads eller af anden grund ind til byen som andre mennesker. Det er derfor, jeg mener, man også må se på