

[Ministeren for offentlige arbejder]

muligt med de svar, som skal frem til udvalget.

Jeg vil godt sige som noget generelt – og det gælder både den bemærkning, hr. Ernst Schmidt kom med, og som enkelte andre ordførere også var inde på trods tidligere behandlinger af lovforslaget – at dette her er en mulighed og ikke en tvang. Vi har nu fået det, som lidt fejlagtigt betegnes som HT-ordningen, men som rettelig bør hedde HR-ordningen i dette område af landet, hvor HT og DSB nu på lige fod går ind i en samordning af tingene. Det har været et ønske lokalt. Når det drejer sig om sigtet med lovforslaget, betyder det også, at man, hvis man beslutter sig til det lokalt, kan oprette noget, der kommer til at ligne det, vi ser her, med de forskelligheder, geografien og befolkningsunderlaget nu engang må give. Der er altså ikke noget, der skal trækkes ned over hovedet på skatteyderne.

Lad mig også med det samme svare hr. Alfred Hansen, der spørger, hvad de økonomiske aspekter er. Det kan jeg og andre i dette ting ikke svare på, for når det drejer sig om økonomien, afhænger det hele af, hvad man beslutter lokalt. Hvis man lokalt ønsker en bedre kollektiv trafik, er det op til de lokale at træffe beslutning om ruter, køreplaner, takster osv. Hvis man lokalt prioriterer problemerne sådan, at man siger: nu må vi sætte ind på den kollektive trafik, er konsekvensen naturligvis, at man også må betale for det.

Om dette med at jasje også en anden bemærkning. Inden lovforslagene blev udarbejdet, foregik der som altid et meget grundigt arbejde med de berørte organisationer inden for hyrevognsfaget, inden for vognmandsfaget og de kommunale organisationer. Derefter fremsatte vi lovforslagene, og det er som sagt fjerde gang, det sker nu. Jeg kan love ordførerne for, og jeg vil meget gerne bekræfte det i udvalget, at man faktisk er temmelig utålmodig. Det gælder amtsrådsforeningen, det gælder foreningen Danske Bilruter, og det gælder ikke mindst i Sønderjylland, hvor man jo allerede har vedtaget en samordning af bustrafikken, og hvor man meget gerne ser, at vi får denne lovgivning igennem. Derfor synes jeg faktisk, at der, med den behandling vi har haft indtil nu, må ligge lidt af en forpligtelse for os til at få det igennem.

Så et par mere kontante bemærkninger i anledning af spørgsmål eller tanker, der har været fremme. Hr. Keld Andersen bemærkede, at vi nærmest ville kvæle privat rutebiltrafik, og fru Inge Krogh var inde på noget af det samme, måske ikke med samme udtryk. Dertil vil jeg sige, at der ikke ligger noget ønske om at ødelægge noget for de private vognmænd. Tag de erfaringer, man har i HT i dag, hvor man ser, at DSB og det, vi tidligere kaldte Københavns Sporveje, og en lang række private vognmænd går ind i den samordning, der er tale om, og akkurat det samme vil ske, når det skal virkeliggøres ude i amterne. Dér må DSB gå ind på samme måde som private vognmænd ved, at de virker som entreprenører, hvor det er de lokale myndigheder, der forestår den øverste planlægning, men hvor der ikke – og man kan ikke finde det nogen steder – i forslaget er noget indbygget sigte om, at det er DSB, der skal mave sig frem på bekostning af de private.

Hr. Keld Andersen spørger: når der i § 22 tales om straffebestemmelser ved henvisning til tidligere paragraffer, bl. a. § 17, hvor er så myndighedernes forpligtelser? Her må jeg give det korte, måske lidt lyriske svar, at myndighedernes forpligtelser er først og fremmest at tjene borgerne. Så er spørgsmålet, hvordan man gør det. Og dér er det helt givet, at myndighederne, hvis man skal sikre, at tingene kommer til at glide, som de skal, må have den mulighed, og hvor der jo altså ikke er tale om noget administrativt, men om et domstolsanliggende.

I anledning af hr. Keld Andersens bemærkning om hyrevognslovgivningen kan jeg sige – jeg var lidt inde på det før – at inden lovforslagets tilblivelse har der været ført forhandlinger med de berørte organisationer, og der er givet tilslutning til hyrevognslovgivningen også fra vognmændenes side. O.k., der er sket det for en enkelt organisations vedkommende, at bestyrelsen er blevet skiftet ud og den nye bestyrelse ikke havde samme opfattelse som den tidligere. Men da man i sin tid traf afgørelsen og fik meldingen fra organisationerne, accepterede man det bortset fra én ting, nemlig fartskriveren.

Så vil jeg sige tak til hr. Langsted og hr. Ole Henriksen. Hr. Ole Henriksen nævnte § 4, stk. 2, nr. 3, i hyrevognslovgivningen, det dér med de geografiske områder, og spørger: