

## [Ministeren for offentlige arbejder]

hvorfor kan vi ikke centralisere det, således at man bare tager den nærmeste vogn? Nu vel, en af forudsætningerne for denne § 4, stk. 2, nr. 3, er de erfaringer, man har om, at der er egne, der ikke er så givtige for den enkelte chauffør; der er særlig fede pladser, som det hedder. F. eks. er der i Københavns amt steder, hvor der kan gå endog lang tid, før det er muligt at få en vogn kaldt til, fordi de er langt væk. Derfor har man ment det nødvendigt, også af hensyn til borgerne, at stille nogle betingelser, som jeg egentlig ikke synes er så restriktive endda.

Jeg vil meget gerne senere vende tilbage til forskellige af de spørgsmål, der blev rejst af fru Tove Jørgensen, og her bare gøre den bemærkning om det med skolebuskørsel, at en af mulighederne i denne nye lovgivning netop er, at vi fjerner skel, der ellers har eksisteret imellem de forskellige transportformer, således at skolebuskørsel og anden kollektiv trafik kan blive integreret og på den måde få en bedre udnyttelse. Jeg vil sige til fru Inge Krogh, at jeg naturligvis ikke kan være uenig i hendes bemærkninger om vore børn og trafikikkerheden.

Jeg har noteret mig, at hr. Alfred Hansen det ene øjeblik udtalte beklagelse over den ringe service, vi efterhånden har fået, og et par minutter efter talte om dette med tilstrækkeligt underlag. Jeg har undertiden svært ved at finde ud af, hvad hr. Alfred Hansens parti egentlig mener med alt dette her, for jeg mener at kunne huske, at man mange gange har talt med stærke ord om skatteydere – og det var også det ord, som hr. Alfred Hansen brugte – om skatteydernes penge og talt hårde ord om den difference, der er på DSBs driftsudgifter og -indtægter. Ja men hvordan skal det rent logisk kunne komme til at gå op i en højere enhed, hvis man almindeligvis principielt siger, at det ligesom skal kunne hvile i sig selv? Så er det netop, at denne udvikling finder sted, og alligevel er det lykkedes at hæmme den bl. a. ved, at samfundet direkte har måttet yde tilskud til den kollektive trafik.

Hr. Alfred Hansen siger videre, at han er skeptisk over for det. Ja men hvis hr. Alfred Hansen ønsker at komme bort fra det, han synes er en beklagelig udvikling, nemlig en dårligere service for kollektivtrafikken ude omkring, kommer man ikke uden om et lovforslag som dette, så kommer man ikke uden

om, at man inden for et amt eller i en større sammenhæng må have en trafikplanlægning, der gør op, hvad vi egentlig vil give af service over for vore borgere. Det må vi gøre på den og den måde. Nu vel, men det forudsætter altså en planlægning og en vis struktur, og det er jo netop det, der er hensigten med denne lovgivning.

Hvad angår det, at vi har Taxa holdende uden for folketinget, går jeg ud fra, at det er et rent praktisk spørgsmål. Jeg vil foreslå, at hr. Alfred Hansen henvender sig til bureauet og dér spørger, hvordan det forholder sig. Her er tale om meget store ryk, men jeg ved dog så meget, at hvis hr. Alfred Hansen går ind i telefonboksen og ringer efter den vogn, han vil have, altså andet end Taxa, så kommer den; den mulighed er der. Jeg mener også at have været vidne til flere gange, at det er andre end Taxa, der liner op dernede, så det kan altså lade sig gøre.

Med disse bemærkninger vil jeg endnu en gang udtrykke mit håb om, at vi denne gang formår at komme igennem med disse tre lovforslag.

**Alfred Hansen (DR):**

Jeg skal gerne forsøge at klargøre retsforbundets principielle stilling til spørgsmålet, om der skal være muligheder for privat transport, det være sig bus eller færge eller taxa, eller om det er det offentliges opgave.

I sidste uge havde vi en stærk og til tider bevæget debat om DSBs takstpolitik. Jeg vil referere også til denne debat; de synspunkter, jeg gav udtryk for den dag, vil jeg også give udtryk for i forbindelse med disse lovforslag.

Det er sådan, at hvis et flertal her i folketinget ønsker, at der skal oprettes ruter, det være sig færge eller bus, som gerne må køre med et underskud, som betales af det offentlige, så er jeg ikke sikker på, at det nødvendigvis er DSB, der skal transportere. Så kan man diskutere, om ikke man lige så godt kunne give et tilskud til de private færger, for at de kunne opretholde driften. Jeg kan ikke se, at der er nogen saglig eller retfærdig begrundelse for, at de private erhvervsdrivende over deres skattebillet skal betale til den slunkne statskasse, som udkonkurrerer dem selv.