

[Holmberg]

**Holmberg (V):**

De to lovforslag, som her er til anden behandling, er af vidtrækkende betydning selvfølgelig, som den kollektive trafikbetjening i øvrigt er, og hvis der er noget, der vedrører de mange borgere, er det netop de to lovforslag. Det vedrører alle dem, der daglig er afhængige af denne trafik.

Det er lovforslag, der ligeledes har stor betydning for de virksomheder, der udfører trafikken.

Når vi ser på rutebiltrafikken, udføres en meget stor del af den af private virksomheder, og disse vognmænd har i tidens løb udført et meget stort, meget dygtigt og godt stykke arbejde. At vilkårene så i de senere åringer er blevet stadig vanskeligere for dem, således at stadig flere ruter har måttet opgives, er uomtvisteligt, men denne udvikling kan ikke lægges de private vognmænd til last.

Fra mit partis side er det afgørende, at vi når frem til en lovgivning, der sikrer alle borgere mulighed for en rimelig betjening, samtidig med at de private vognmænd får mulighed for at fortsætte deres virksomhed under fornuftige vilkår.

Med den vidtrækkende betydning, lovforslagene har, er det også naturligt, at de måtte gennemgå en meget grundig udvalgsbehandling, hvad de sandelig også har gjort. Det kan vi også se af de to udvalgsbetænkninger, der nu er afgivet: de indeholder mange ændringsforslag.

Jeg skal ikke her komme ind på alle ændringsforslagene – det vil vise sig ved afstemningen, hvordan vi stemmer – men blot koncentrere mig om et enkelt, som vi ud fra mit partis synspunkter må tillægge størst interesse. Det drejer sig om det ændringsforslag, fremskridtspartiet og det konservative folkeparti har stillet til lovforslag nr. L 52, altså rammelovsforslaget, og som siger, at lovforslagets kapitel 3 skal gå ud. Vi har naturligvis overvejet dette ændringsforslag meget nøje i vor gruppe, og når vi er kommet til det resultat, at vi ikke kan gå ind for det, skyldes det følgende.

Ude omkring i landet er der flere steder allerede en udvikling i gang med henblik på at lave regionale trafikordninger, jeg kan nævne f. eks. Sønderjyllands amt og Vejle amt. I disse to amter ønsker man at lave re-

gionale trafikvirksomheder, ikke en virksomhed som den, vi kender i hovedstadsområdet, HT, men et såkaldt administrationsselskab, hvor de rutebilvirksomheder, der hidtil har udført kørslen, kan fortsætte enten som private eller som entreprenører. Når de lokale myndigheder de to steder har ønsket et sådant administrationsselskab, skyldes det en erkendelse af, at de ikke kan opretholde den kollektive trafik, uden at amter og kommuner engagerer sig økonomisk.

Denne udvikling mener mit parti ikke at vi, når vi skal til at lave en lovgivning på området, en lovgivning, som gerne skulle kunne virke flere år frem i tiden, kan se bort fra og lukke øjnene for. Der må, som lovforslaget gør det, opstilles visse regler for, hvorledes de lokale myndigheder kan indrette deres lokale trafikordninger, og disse rammer bør være så vide som muligt. Vi ønsker ikke at trække én bestemt ordning ned over nogen, og det gør vi heller ikke. Vi vil ikke afskære de lokale myndigheder, der ønsker en regional trafikvirksomhed i deres område, fra muligheden for at få en sådan ordning etableret. At nægte dem den mulighed ville efter vores opfattelse være det samme som at vise det lokale selvstyre total mistillid, og det gør vi ikke inden for mit parti.

Giver vi dem muligheden, vil det nok vise sig, at amtet og flere af kommunerne i amtet – om ikke alle – nok alligevel vil finde frem til en løsning, som de kan blive enige om. Hvordan den løsning bliver, ved vi ikke. Vi risikerer, at de finder frem til en løsning, som går ud over de rammer, som det er folketingets opgave at opstille, og hvorved det sikres, at de regionale ordninger er indbyrdes afstemt og passer ind i fjerntrafikbetjeningen, således at den fortsat kan eksistere som et hele.

Vi kan altså gå ind for, at kapitel 3 i lovforslag nr. L 52 bevares, idet vi dog forudsætter, at § 4 ændres som lovet af ministeren i betænkningen. Det er måske ikke nødvendigt at få ministeren på talerstolen i den anledning, men jeg vil alligevel gerne have en bekræftelse her på de ting, som vi har forudsat. Hermed sikres nemlig, at nogle store kommuner i et amt ikke kan handle hen over hovedet på de små kommuner, men at disse også får noget at skulle have sagt, når det skal diskuteres, hvordan områdets kollektive trafik skal tilrettelægges. Men vi har altså