

[Holmberg]

lidt tilbage endnu, og vi skal have udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling.

Lowzow (KF):

Det er rigtigt, at denne lovgivning har været meget længe undervejs, og det er rigtigt, at der er blevet talt meget om den. Vi kunne vel også blive ved med at undersøge den. Også jeg kunne sådan set godt tænke mig, at man havde arbejdet længere med den, men på den anden side må jeg nok i dag acceptere, at jeg sandsynligvis alligevel ikke kunne få et politisk flertal for det, som jeg ville synes var rigtigt, og arbejdsprocessen har været meget lang. Derfor mener jeg, det er rigtigt, vi fortsætter behandlingen og eventuelt tager et udvalgsmøde mellem anden og tredje behandling, hvis der er andre, der ønsker det.

Denne lovgivning har vi i visse henseender stor sympati for. Det er givet, at i de områder, der ikke er omfattet af Hovedstadsområdets Trafikselskab, har vi et stort behov for planlægning af den kollektive trafik. Fordi det er så bekosteligt, og fordi underlaget for trafikken er så varierende, er en overordnet planlægning nødvendig. Det er den del af lovforslagene vi har været positive over for. Vi mener altså, det er helt rigtigt, at man giver et tilbud om offentlig kollektiv trafik. Vi mener, det er rigtigt, at der er en mulighed for at støtte denne, hvor det ikke økonomisk kan lade sig gøre for normal billetpris at opretholde den, og vi mener, det er rigtigt, at man sløjfer ruter, som er overflødige.

Men vi er så sandelig ikke stemt for, at man kan gå hen ifølge denne lovgivning og lave trafikelskaber på amtslig basis. Det vil sige, at man kan lave rene socialistiske selskaber, et for hvert amt, som overtager den kollektive trafik. Der vil sandsynligvis snart fra ministerens eller socialdemokratiets side blive sagt: ja men det bliver der ikke lavet. Nej, men jeg vil godt have ministerens ord for, at der ikke er mulighed for at lave sådanne i henhold til loven. For allerede i dag ser vi, at den nye nordjyske socialdemokratiske amtsborgmester udtaler, at man har et ønske om i Nordjylland at lave et trafikelskab, det amt, hvor vel nok den private busstrafik fungerer bedst, hvor der ikke er nogen udgifter for det offentlige for de 10 af transporten deroppe. Det er altså et direkte politisk ønske fra en socialistisk topperson, som

jeg formoder udtaler sig både vidende og relevant, når han udtaler sig til pressen. Jeg ser, at nogle, der er valgt i samme område, nikker. Det tager jeg som en ekstra bekræftelse på, at jeg har ret. Altså er hermed tilbagevist det, som ministeren og socialdemokratiet i udvalget har sagt: at disse selskaber ingen realitet vil blive. De bliver en realitet, og det er ledelsen i amtet, som samtidig skal uddele koncessionerne dér, hvor man ikke selv vil tage ruterne. Ydermere vil denne overordnede ledelse have ret til at ekspropriere kommunale busselskaber, så selv store byer, som kører med et i forvejen offentligt selskab, kan tvangsunderlægges denne ledelse.

Vi er også sikre på, at i det øjeblik der kommer et sådant mastodontselskab, et sådant kæmpeselskab, i hvert amt, bliver der i realiteten, når det kommer til stykket, en ringere service ude i de yderste områder. Det er, hvad vi har set, hvor det har været etableret, og det er da klart, for den lille vognmand, som kører med én bus, to busser eller tre busser, det lille selskab, har en personlig kontakt ude omkring. For fremtiden kommer der kun en bus, som skal køre forbi, være klokken det og det på det og det sted, men som ikke har nogen direkte, personlig interesse i ruten, i stedet, i beboerne. Det vil blive resultatet af denne lovgivning på længere sigt.

Det vil også for de rutebilselskaber, som gennem deres fagforening og deres arbejdsgiverorganisation har støttet dette lovforslag, vise sig, at det bliver meget svært at få mange af disse kontrakter fortsat, når man har kørt en kontraktperiode eller to. Det har vi set allerede af udtalelser fra ledende personer inden for Hovedstadsområdets Trafikselskab, der i pressen for få uger siden udtalte, at når den nuværende periode udløb, var det ønskeligt, at man overtog flere af de private ruter. Altså, hensigten står klart: på lang sigt et generelt statsligt trafikelskab, og for dem, der har læst DSBs Plan 90, er det jo ikke noget, der er så fjernt fra tanken. Der mangler kun det, som også står i Plan 90, at taxa-trafikken for en stor del skal med ind under dette.

Vi synes altså, at dette er en dårlig udnyttelse af muligheden for kollektiv trafik. Vi havde ønsket en overordnet planlægning, en styring af mulighederne, en økonomisk hjælp