

[Glensgård]

lagt frem fra regeringens side, er et anslag mod det, som venstre kalder det nære samfund. Det er selvfølgelig ikke kun venstre, som burde have skældud her, men også de småpartier, som ellers gerne vil stå for en liberal holdning. Vi må nok sige, at de er hoppet på venstres vogn i denne sammenhæng. Det er lykkedes hr. Holmberg at føre venstre ind i denne lovgivning, det er lykkedes hr. Holmberg at få venstre markeret som et parti, der i hvert fald i denne sammenhæng, vedrørende den kollektive personbefordring, ønsker en stærk offentlig styring.

Det er jo stadig væk således, i hvert fald formelt, at de private vognmænd også fremover vil have mulighed for at køre som kontraktansatte vognmænd, men i løbet af ganske få år, formentlig inden for en 10 års periode, vil der bogstavelig talt ikke være en eneste privat vognmand tilbage, der arbejder med kollektiv personbefordring. De vil alle sammen være ansat og have titler som direktører i et selskab, som de ikke har nogen som helst bestemmelseret over.

Trafikministeren har fået bemyndigelse til at fastsætte nøjagtig, hvad der passer ham med hensyn til investeringer for de vognmænd, der skal køre som kontraktansatte vognmænd i de amtskommunale selskaber, der oprettes.

Hvis venstre ville stå for det nære samfund, ville man selvfølgelig have lavet denne ordning som en frivillig ordning, således at de pågældende vognmænd selv kunne afgøre, om de ville sluses ind i disse socialiseringselskaber. Det var der mulighed for efter den eksisterende lovgivning. Men nej, venstre tabte flaget. Det er muligt, at venstre har hejst flaget på hel i denne sag, vi andre hejst det på halv.

Jeg synes, vi skal være klar over nu, at folketinget tager beslutning om inden for de næste 10 år at påføre skatteyderne en ekstra udgift af størrelsesordenen 4 mia kr. om året på landsbasis. Det er beskæmmende, det er skuffende. Nu er der kun tilbage at håbe på, at venstres folk derhjemme i de små lokalforeninger, der tror på, at venstre står for liberalisme, at venstre står for det nære samfund, nu får øjnene op for, at det, venstre ønsker, er indflydelse, men det er ligegyldigt, hvad den indflydelse bliver brugt til. I dette tilfælde bliver den brugt til at bakke socialdemokratiets tanker om en stærk socialisering op.

Jeg er skuffet, jeg synes, det er beklageligt, og jeg håber også, at det går op for venstre, at de nu begår en meget, meget stor fejl.

Johan Philipsen (V):

Efter hr. Glensgårds vurdering er her en af de vildledte venstremænd, en af dem, som hr. Holmberg har bondefanget, eller hvad det nu hedder. Men min opfattelse er altså følgende.

Vi har haft en udvikling i dette land i retning af et stærkt stigende antal private biler, som har ført til, at der er blevet en relativt lille gruppe tilbage ude på landet, som er nødt til at betjene sig af de kollektive trafikmidler. Det er en gruppe så lille, at det langsomt har undergravet de private bilruter, som hr. Glensgård omtaler, og som jeg selvfølgelig principielt er tilhænger af. Men situationen er altså den, at de private bilruters økonomiske og trafikmæssige grundlag er borte de fleste steder. De har ingen mulighed for at fortsætte i længere tid ud i fremtiden, og så melder sig spørgsmålet: skal vi være så kyniske og så liberale, at vi lader de svageste i samfundet være uden befordringsmidler, eller skal vi følge den forfærdelig socialiserende trafikminister og lave en lovgivning, der giver amterne mulighed for både at oprette amtslige trafikelskaber og at give de vognmænd, der i øjeblikket kører, koncession på de ruter, der vil være at oprette fornuftigvis? Vi ser hver eneste dag, hvor der er arrangeret skolekørsel, at der kører nogle busser nogle minutter senere, der ingen passagerer har. Det har vi samtidig mulighed for at få til at fungere fornuftigt.

Under afvejningen af de synspunkter har jeg altså ladet mig bondefange af hr. Holmberg, og det vil jeg gerne hermed bekende fra folketingets talerstol.

Glensgård (FP):

Hr. Johan Philipsen tilkendegiver, at han ikke har grundigt kendskab hverken til det lovforslag, der skal behandles i dag, eller til den eksisterende lovgivning, og det skal jeg gerne belyse nu ved at stille et spørgsmål til trafikministeren. Er det således efter den eksisterende lovgivning, at der er mulighed for at give private bilruter et tilskud, hvis de kører f. eks. i tyndt befolkede områder? Er det således, at tilskud i forbindelse med denne