

[Glensgård]

som er offentligt tilgængelige, og som HT selv har offentliggjort, og som er offentliggjort af de kontraktansatte vognmænd.

Men den mest interessante oplysning, ministeren gav, var, at af de 24, som kører som kontraktansatte vognmænd i HT, er der til dato ikke nogen, der har opgivet ævred. Nu var det i 1974, og 5 års kontrakter fra 1974 løber til 1979, så de, der vil opgive ævred, kan altså først gøre det, når kontrakten udløber i 1979. Der kunne selvfølgelig være en enkelt, som på grund af sygdom eller noget andet havde anmodet om at blive løst fra kontrakten, men det ville være unormalt for en virksomhed at opgive den kontrakt, som man nu havde fået forhandlet sig frem til.

Nej, når de opgiver ævred, så er det selvfølgelig, fordi HT, som arbejder nært sammen med hovedstadsrådet, nægter at give de pågældende vognmænd koncession til at køre eksempelvis fast kørsel i næste kontraktperiode. I 1979 vil trafikministeren se, at det, der sker, er, at folk opgiver ævred. Og så har man opnået det, man vil med lovgivningen, nemlig at få socialiseret de private vognmænd.

Holmberg (V):

Jeg må ærlig talt indrømme, at jeg føler ingen særlig trang til nu under tredje behandling af de to lovforslag, nr. L 52 og L 53, at holde en længere tale, særlig på baggrund af det, hr. Glensgård har nævnt, for også i dette tilfælde er det mig ret ligegyldigt. Men jeg er tilfreds med, at diskussionen nu finder sin endelige afslutning, vi kan godt sige efter flere års debat herom. Vi har jo igennem flere år, også det sidste års tid, haft en meget grundig udvalgsbehandling. For mit parti har det været afgørende, at vi kunne finde en ordning, der kunne give en mulighed for en bedre kollektiv trafikbetjening; for at bruge det forslidte ordvalg er det, ligesom alle har talt om den kollektive trafik i de senere år, men hvor meget er der blevet gjort ved det?

For os har det ændringsforslag, vi har stillet, og som altså nu er vedtaget, været væsentligt. Men da det nu er blevet draget ind, så er det måske alligevel rimeligt over for folketingets medlemmer, inden de stemmer, at gøre opmærksom på det, der står i ændringsforslaget:

»Amtsrådet og kommunalbestyrelserne i mindst 1/3 af kommunerne i en amtskommune kan under forudsætning af, at de pågældende kommuner tillige efter de senest offentliggjorte registerfolketal omfatter et flertal af indbyggere i amtskommunen, træffe beslutning om . . .«.

Det flertal, som jeg nævner her, kan træffe en beslutning, men de behøver ikke at gøre det. De kan altså i fællesskab oprette en trafikvirksomhed, der udfører almindelig rutekørsel i amtskommunen. Det er rigtigt, det står der.

Så finder jeg grund til at gøre opmærksom på, at vi ganske sikkert har tillid til det kommunale selvstyre. At tale om socialisering i den forbindelse er efter min mening helt ved siden af. Hovedsigtet med de to lovforslag har hele tiden været at få en bedre trafikbetjening for den kollektive rutetrafiks vedkommende. Det har været hovedsigtet for os. Jeg er overbevist om, at det vil lykkes, og kan selvfølgelig anbefale at stemme for de to lovforslag og må selvfølgelig afvise det dagsordensforslag, der er fremsat.

Thorndahl (FP):

Jeg skal knytte nogle enkelte kommentarer til trafikministerens bemærkninger vedrørende HT-ordningen, som jeg på baggrund af mit medlemskab af HTs øverste politiske ledelse, trafikudvalget, må betragte som noget overraskende.

Med hensyn til de 22 private busvirksomheder, som kører som entreprenører for HT, har vi da i hvert fald kunnet konstatere en væsentligt stigende omkostning i de par år, ordningen har fungeret, og det er, så vidt jeg kan se, i strid med de oplysninger, trafikministeren gav. Vi har også inden for selve HT-området eller HTs egne virksomheder kunnet se en lønudvikling, der har ført til en samlet omkostningsstigning.

Der er i hvert fald ingen tvivl om – HT-ordningens gode sider ufortalt – at man i hvert fald har kunnet konstatere stigende udgifter regnet pr. kørselskilometer eller regnet på kørselstime; det er utvivlsomt.

Glistrup (FP):

Ministeren fremturede i den opfattelse, at man hjælper, støtter, gavner og fryder en privat erhvervsgruppe, hvis bare man kom-