

(Kort bemærkning).

Mejdahl (V):

Må jeg have lov til lige så stilfærdigt at gøre hr. Henning Rasmussen opmærksom på, at selv med den struktur, vi kender i dag med Hovedstadsrådet, har det været nødvendigt i enkelte tilfælde at påkalde sig miljøministerens og Folketingets assistance.

Jeg tænker her på en sag, som bl.a. på hr. Henning Rasmussens partis foranledning blev sat i værk, nemlig planlægningen omkring Københavns Havn. Det er altså ikke en ny foretelse, hvis der en gang imellem kan blive brug for assistance fra minister og fra Folketing.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Kommunaludvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 102:

Forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Af trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen).
(Fremsat 17/11 88).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Tove Lindbo Larsen (S):

Det skal siges helt klart, at Socialdemokratiet er tilhænger af offentlig kollektiv trafik. Vi mener også, at den skal udføres rationelt i takt med tidens krav om service ved udnyttelse af kendt teknologi samt med ordentlige vilkår for medarbejderne.

Det lovforslag, vi nu behandler, er skåret over en borgerlig privatiseringslæst. Regerin-

gens forslag er en følge af forslaget om nedlæggelse af Hovedstadsrådet, og bliver det vedtaget, kræver det en ændring af Hovedstadsområdets Trafikskelskab.

Der er grund til at erindre om, at 1/3 af landets befolkning bor i dette område, og at de nu betjenes trafikalt af busser, S-tog og privatbaner. I andre storbyer styres persontransporten ofte af et bytrafikskelskab.

Jeg mener, der er nogle hovedkrav, der med rette kan stilles til den kollektive trafik. Det er for det første sikker drift, for det andet koordinerede trafikforbindelser, for det tredje god service, for det fjerde forbrugervenlig, ensartet takstpolitik, for det femte miljøvenlig transport og for det sjette god personalepolitik.

Jeg mener ikke, det til fulde kan opnås ved det forslag, regeringen har fremsat. Ministeren siger i sin fremsættelsestale, at regeringen vil styrke den kollektive trafik. Det mål er vi meget enige i, men vi tror ikke, at de midler, regeringen vil bruge, kan medvirke til at nå målet.

Regeringen foreslår en opsplitning af trafiklementerne, altså en tilbageførsel af ansvaret for og ledelsen af S-togene til staten. Det er Socialdemokratiet imod. Vi mener, det vil skabe store koordineringsproblemer vedrørende både trafikafvikling og de langsigtede investeringer. Tilmed er trafik- og kommunikationsministeren sat som overdommer i tilfælde af uenighed om aftalers indgåelse. Det kalder jeg centralisering.

Regeringen mener, at det vil give store muligheder for at styrke banetrafikken i hovedstadsområdet. Det ser jeg ingen garanti for. Tengvadrapporten taler derimod om et krav om ekstra bevillinger til DSB for at få de nye tiltrængte S-tog.

Dertil kommer, at regeringen vil udlicitere, privatisere 30 pct. af al buskørsel til private busentreprenører eller DSB inden 1992. Det vil give øget konkurrence, siger man. Ja, jeg kan sagtens forestille mig de ruter, private vognmænd er interesserede i. Det er de nemme, rentable ruter.

Så kan de tunge blive tilbage i det offentlige, f.eks. ruter gennem Amagerbrogade med de mange opbremsninger, der slider på vej, materiel, chauffør og befolkningen på stedet på grund af luftforureningen. Den eneste effektive løsning på det problem er en tunnelbane til Amager.

[Tove Lindbo Larsen]

Jeg har heller ikke tillid til, at standarden af vognparken vil blive den samme som i offentlig regi. Det kan mange chauffører tale med om. Den tryghed i ansættelsen, offentligt ansatte har, findes ikke i private virksomheder. Vi er ikke tilhængere af den privatisering.

Forslaget ændrer også totalt ved styrelsesformen for det nye selskab: ét medlem fra hvert af de tre amter og fra de to kommuner skal udgøre bestyrelsen. Det mener vi er for snævert og ulige i forhold til de forskellige indbyggertal. Yderligere kræves det, at mindst fire af de fem skal stemme for budgettet og andre økonomiske forpligtelser, for at det er vedtaget.

Jeg synes ikke, ministeren har haft en heldig hånd med udarbejdelsen af dette forslag, hverken med hensyn til brugerne, med hensyn til økonomien, amterne og kommunerne eller medarbejderne. Vi vil ikke afvise forbedringer, men privatisering, centralisering, dårlig personalepolitik er ikke os. Det havde været bedre med et ordentligt forberedende arbejde, hvori de involverede parter deltog. Men det kan måske nås endnu, hr. minister.?

Eva Møller (KF):

Fru Tove Lindbo Larsen opregnede seks punkter, som hun syntes skulle være gældende for trafikbetjeningen. Jeg vil da gerne sige, at de seks punkter kan vi skrive under på. Men jeg synes, det er vel flot af fru Tove Lindbo Larsen bare uden videre at sige, at disse seks punkter kun kan opfyldes, hvis tingene foregår i offentlig regi og i et samordnende Hovedstadsråd, at hun ikke tror, at de fem samarbejdende kommuner eller at private vognmænd kan leve op til det fuldt så godt, som Hovedstadsrådet gør det i øjeblikket.

Bemærkningerne om, at tryghed i ansættelsen kun findes for offentligt ansatte, tror jeg nok at en lang række offentligt ansatte ikke vil skrive under på. Jeg mener ikke, at der er den store forskel på vore arbejdspladser, hvad enten de er offentlige eller private.

Når det er sagt, vil jeg gerne sige, at lovforslaget her er en konsekvens af det tidligere behandlede lovforslag om nedlæggelse af Hovedstadsrådet. Det kan vi naturligvis gå ind for, ligesom vi kunne gå ind for lovforslaget om nedlæggelse af Hovedstadsrådet.

Vi har bemærket, at det er hensigten med lovforslaget, at trafikplanlægningen og -koordinere-

ringen skal fortsættes, og at der skal tages hensyn til trafikken også i regionplanlægningen. Det er for os centralt, at der skal koordineres og planlægges også på det trafikale område.

Vi mener, at det med det foreliggende lovforslag bliver muligt at styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet, med andre ord: at vi kan få bedre service for de samme ressourcer. Det er jo det, det handler om i enhver form for planlægning, i ethvert regi, det være sig offentligt eller privat.

Denne tro baserer vi på, at vi fremover skal have det organiseret således, at busserne skal under HT, mens S-togene varetages af DSB. Vi mener, det giver en klarere opdeling. Vi mener, det giver mulighed for konkurrence de to selskaber imellem, og konkurrence billiggør altid tingene. Det mener vi er rigtigt. Vi mener, at begge parter får en tilskyndelse til at gøre det billigst muligt.

Men jeg vil gerne understrege, som det gentagne gange gøres i lovforslaget, i bemærkningerne og i fremsættelsestalen, at der stadig væk skal planlægning til af trafikken, at der stadig skal koordinering til af tog og busser. Det er meningen, at man skal kunne køre på de samme billetter, have det samme takstsystem, som vi kender i dag.

Man kan vel lidt kortfattet og firkantet sige, at S-togene skal klare de meget lange strækninger, trafikken direkte ind til Københavns centrum, og betjene yderområderne, mens busserne skal gå på tværs igennem systemet.

Som bruger af en del af de kollektive trafikmidler vil jeg gerne sige, at jeg tror såmænd, det kan gøres fuldt så godt i privat regi, som det kan gøres i offentlig regi. Jeg er ikke altid imponeret af koordinationen inden for HT. Jeg synes tit og ofte, man venter mere end de 5-7 minutter, som nogle af os hørte fru Conny Dideriksen sige forleden dag på en konference.

Når man vil lægge en del af det over i privat regi, til private entreprenører, så er det også ud fra ønsket om at få konkurrence, om at billiggøre det.

Jeg vil gerne sige til fru Tove Lindbo Larsen, at jeg tror såmænd ikke, amtspolitikere er dummere end politikerne inde i Folketinget. Selvfølgelig kan man da lægge nogle konditioner for udbudsruterne, således at man lægger det ud i blokke og vognmændene skal tage både de ruter, der er særlig attraktive, og de ruter, der

[Eva Møller]

måske er mindre attraktive. Derved får man betjent både tyndtbefolkede og tætbefolkede dele af byerne og får kørt både de stressende og ikkestressende ruter. Det tror jeg sagtens private vognmænd kan koordinere.

Jeg mener, det er utopi at tro, at vi er de eneste i denne verden, der kan koordinere disse ting, hvis vi laver et stort Hovedstadsråd, som står for det hele. Det mener jeg som sagt ikke at det, vi har oplevet indtil nu, tyder på.

For os er det helt klart, at vi kan få en nøjagtig lige så god bustrafik, som vi har i øjeblikket, og vi kan endda for færre ressourcer opnå den samme. Hvis vi vil have den endnu bedre, kan det gøres, det er vi ikke i tvivl om. Rabatordningerne kan opretholdes.

Vi vil tilsige et hurtigt og et grundigt udvalgsarbejde, men vi er for lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Jeg kan næsten beundre fru Eva Møllers tilid til vognmænd og andre private virksomheder. Fru Eva Møller pegede selv lige præcis på, hvor problemet ligger. Jeg mener ikke, at en privat virksomhed vil gå ind i en ordning, hvor den skal tage mange besværligheder med. Jeg mener, det er det offentliges opgave at klare den slags ting. Jeg er ganske sikker på, at man vil sige nej til nogle opgaver, som ikke vil være rentable hele vejen rundt.

Og så kunne jeg spørge fru Eva Møller eller ministeren, eller hvem der vil svare på det: Jamen hvad gør man egentlig, hvis man ikke når de 30 pct. privatisering? Der er jo ingen garanti for, at vognmænd gerne vil gøre det. Vil det sige, at man er lovbryder, når man ikke kan leve op til de paragraffer, der er i loven?

(Kort bemærkning).

Eva Møller (KF):

Hvis det i øjeblikket er sådan, at det hænger sammen økonomisk drevet af et kollektivt trafikalskab, så kan det også hænge sammen økonomisk, hvis det drives af private entreprenører. Jeg mener, det danske private erhvervsliv på alle områder har vist sig at være konkurrencedygtigt, og det mener jeg også det vil være her.

Jeg synes, vi skulle lade det komme an på en prøve. Vi har i de seneste år set, at HT gang på

gang har frataget private entreprenører muligheden for at køre. Lad os nu gå den anden vej og give dem mulighed for at køre, og lad os så se, hvor godt det går.

(Kort bemærkning).

Larsen-Ledet (RV):

Jeg vil gerne sige til fru Tove Lindbo Larsen, at 18 pct. af bustrafikken i øjeblikket er på private hænder. Jeg har ikke lagt mærke til, at fru Tove Lindbo Larsen har haft særlig kraftige anfægtelser af den grund.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Jamen jeg har da også læst lovforslaget. Der står jo netop, at man har de 18 pct., og jeg ved det også i forvejen. Men en udvidelse af det vil betyde, at der kommer meget mere ind i den fold, om jeg så må sige, og det er det, jeg ikke tror på. Jeg tror ikke på, det er det rigtige, at man privatiserer op til 30 pct.

Margrete Auken (SF):

De diskussioner, vi har om Hovedstadsrådet og HT, kunne vi lave studiekredse over. Jeg synes nok, at de mest imponerende deltagere i de her debatter er dem, der har fuldstændig check på det hele og helt ved fra først til sidst, hvad der er det rigtige.

Jeg synes nok, det er her, argumenter bør gøre indtryk. Det gælder i højeste grad også den kollektive trafik. Jeg gider ikke stå her og holde lovtale om selve fænomenet den kollektive trafik. Jeg vil blive imponeret, hvis der er et eneste medlem herinde, der vil gå op og sige, at vi ikke skal have den, så lad nu det være sprunget over.

Den kollektive trafik i København har det morsomme ved sig, at de fleste af os i forskelligt omfang har erfaringer med den. Der er nok en vis tilbøjelighed til at gøre den ringere, end den er. De minutter, man tilbringer ved et busstoppested, er de længste, der findes, og derfor er man ude i det hjørne, hvor det hedder: Brokke sig, brokke sig, brokke sig, bare man et par gange har stået dér og blomstret, fordi den bus, der skulle komme, ikke kom.

At det altid skal medføre, at man giver sig til at bygge om, er måske ikke lige kløgtigt, men der er selvfølgelig ting her, som jeg synes man kan kigge på, og der er også grund til at se på,

[Margrete Auken]

hvad det er for nogle klodser til ombygningen, der er lagt frem til os.

Fru Eva Møller sagde lige før om den første af de hovedklodser, vi har fået, adskillelsen af S-togene og busserne, at det ville være godt med lidt konkurrence mellem S-togene og busserne. Det var et nyt moment. Jeg kan ikke huske, om det står i lovforslaget, men så er det altså noget, ministeren må op og forklare. Jeg mener, der står i lovforslaget, at de skal samarbejde, at de netop ikke skal konkurrere med hinanden.

Men det er klart, at det ser anderledes ud, hvis man har konkurrencen som selve sin livsfilosofi og sit princip og oven i købet en tro på, at ting bliver billigere af den, hvilket også er en yderst tvivlsom påstand. Det gør det selvfølgelig på de givtige ruter, hvis man kan gøre det dér, men det er ikke sikkert ellers.

Jeg vil da gerne høre, om det var meningen, at de to skulle konkurrere, for så er vi i hvert fald imod.

Når vi i SF gerne deltager entusiastisk i det her studiekredsarbejde, så er det, fordi vi kan se, at der faktisk kan fremføres mange argumenter for begge synspunkter.

Set fra DSB's side er det klart en fordel at få S-togene tilbage. De kan få overblik over økonomien, de kan få overblik over styringen i det her, de kan komme ud af den politikerdetailstyring, der åbenbart nogle gange er næsten helt nede på værkstedsniveau, og de kan få et nettostyringsprincip ind. De kan også – det er en meget vigtig del af det – gøre sig håb om at sikre sig de milliarder, som i den kommende tid skal investeres i hovedstadens trafiksystem. Det bliver givetvis lettere i hvert fald i den her sal at skaffe sig opbakning til disse investeringer, hvis det er så bundet og så sikkert til DSB, som det kan blive på den måde.

Men det er klart, at der er folk, der er nervøse for, at man fjerner selve ryggraden i HT's system, og at det falder fra hinanden i små selskaber, der begynder at tæve hinanden, hvis vi fjerner S-banerne fra systemet. Jeg synes, vi skal have meget garanti for, at vi kan holde sammen på det, og at det ikke udhuler og smadrer bussystemet i hovedstadsområdet, hvis vi flytter det her over.

Umiddelbart er der heller ikke noget klart tilsagn fra SF, men gerne et tilsagn om at deltage i den føromtalte studiekreds, som jeg da meget

håber at vores udvalgsarbejde kan få præg af, så man ikke har låst sig fast på forhånd.

I spørgsmålet om styrelsen er det også svært at se visdommen i de fem personer, der skal sidde. Det er ikke kun, fordi det er svært at få øje på SF's brandstærke repræsentation i den 5-personers-gruppe, men også fordi effektiviteten i det ikke rigtig er til at se.

Lad os nu sige, at det lykkes at få nedlagt Hovedstadsrådet. Det er jo stadig væk til grundig debat. Hvorfor kunne man ikke have, lad os sige et repræsentantskab og så en professionel ledelse? Det var én model, man kunne arbejde med. Jeg tror i hvert fald, vi skal sikre også for busserne en mere professionel ledelse i hvert fald i den daglige drift. Så skal vi sikre en politisk styring af, hvordan vi anbringer vores busruter, hvordan det fungerer sammen med jernbanerne, hvordan køreplanerne fungerer, hvordan taksterne lægges osv. Det skal naturligvis være politisk styret.

Endelig den absurde privatiseringsidé, som jeg synes er dybt godnat. Det kan da godt være, at der skal privatiseres 18 pct., 30 pct. Hvorfor ikke 45 pct.? Hvorfor ikke 70 pct.? Jamen jeg har dog aldrig set mage til idiotisk idé, at vi siger, det skal være 30 pct., og oven i købet skriver det i loven. Sig dog bare til dem, at de kan privatisere i det omfang det er fornuftigt, og hvis det nogle steder viser sig at være fornuftigt, så har det vores fulde støtte og opbakning, håber jeg, og hvis det andre steder viser sig at være tåbeligt, så skal man selvfølgelig ikke gøre det.

Hvad der er baggrunden for, at det er kommet med, synes jeg også vi kan bruge en del af vores studiekredsarbejde til, nemlig til lidt interessant research på, hvordan denne afsindige idé er dukket op i forslaget.

(Kort bemærkning).

Eva Møller (KF):

Jeg skal bare kort til fru Margrete Auken sige, uden at jeg er 100 pct. sikker på hvert eneste ord, jeg sagde i hver eneste sammenhæng, at jeg sagde faktisk temmelig mange gange i mit indlæg, at det var vigtigt, at der blev koordineret og planlagt, at vi stadig væk skulle have et samarbejde mellem busserne og S-togene.

Det, jeg sagde, var, at når vi fik en adskillelse af busserne og S-togene, så fik vi et system, som – så vidt jeg erindrer og har skrevet, men jeg vil ikke garantere for, at det også var det, jeg sagde

[Eva Møller]

– tilskyndede begge parter til at trække flere kunder til og til at arbejde så økonomisk som muligt. Den tilskyndelse ligger ikke i det eksisterende system, hvor DSB blot får udgifterne ved hele S-togsdriften refunderet umiddelbart over Hovedstadsrådet.

Det var min baggrund, og det var mine tanker, og det står – vil jeg gerne sige til fru Margrete Auken, der ser fuldstændig uforstående ud nu – direkte i ministerens fremsættelsestale, med lidt andre ord, men der er altså belæg for ordene.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg har læst lovforslaget, og der står, at man skal sikre og inspirere til en ordentlig, effektiv og økonomisk drift, og det synes vi umiddelbart lyder fornuftigt.

Det var det, at man skal til at indføre et konkurrencemoment på det her punkt, der var forvirrende at få at vide. Fru Eva Møller skal glæde sig over, at jeg nu vil optage hendes lidt spidse svar i den venligste mening og sige, at så er det ikke det, vi skal diskutere, men koncentrere den noget absurde konkurrencediskussion om privatiseringsdelen.

Det kunne være interessant at spørge fru Eva Møller, om hun tror, at det andre steder i landet vil være så lystigt at indføre det her princip. Mig bekendt har man standardkontrakter andre steder. Hvordan mon nu de små selskaber vil befinde sig ved, at de skal konkurrere med de store, hvis man kan presse enkeltentrepriser?

Jeg synes, det ville være interessant at få trafikministeren, som skal være ansvarlig for hele landet, til at svare på, om det egentlig er så gavnligt, og om der er opbakning til denne del af forslaget fra de andre amter, om de overhovedet er blevet hørt i den sag, og om de har overvejet, hvad det vil betyde for deres amtskommunale trafikelskaber.

Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Vi er tilbage i ordførrækken, og det er hr. Mejdahl.

Mejdahl (V):

Også på kollektiv trafik-området gælder der lovgivningsmæssige særregler i hovedstadsom-

rådet. Denne lov er en konsekvens af forslaget om at nedlægge Hovedstadsrådet.

Hidtil har hovedstadsområdets kollektive persontrafik været varetaget af Hovedstadsrådet gennem Hovedstadsområdets Trafikelskab, HT. HT er et driftsselskab i modsætning til de øvrige trafikelskaber i landet, som hovedsagelig er administrationselskaber, der benytter sig af private entreprenører, der kører med materiel af særdeles høj standard.

HT har drevet både busser og S-tog, og HT har oppebåret alle billetindtægterne og afholdt alle udgifterne, men har fået et tilskud fra staten og fået underskudsdækning fra Hovedstadsrådet.

Ved den omlægningsprocedure, vi er inde i, har det været nødvendigt at give den kollektive trafik en ny organisation. Det har også været ønskeligt at styrke den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet. HT fortsætter som driftsselskab med en ny ledelse, en mere professionel ledelse, om man vil. HT får en bestyrelse på fem medlemmer, som vælges af de fem kommunalbestyrelser, og en direktion, der får det daglige ansvar for administration og økonomi. Der er indsat en bestemmelse om et større flertal til vedtagelsen end normalt i bestyrelser, det vil sige, at større beslutninger skal vedtages med mindst fire stemmer.

S-togsdriften lægges tilbage under DSB's ansvar og ledelse, men trafikplanlægningen forudsættes at ske i samarbejde mellem HT og DSB. Det er i øvrigt en nødvendig forudsætning.

Som noget nyt er indføjet i lovforslaget, at HT skal indhente tilbud fra private vognmænd, og fra 1. april 1992 skal mindst 30 pct. af HT's samlede buskørsel udføres på grundlag af offentligt udbud.

Det er en nyskabelse, vi i Venstre hilser velkommen. Den holdning er ikke af ny dato. Jeg vil henvise til Folketingets forhandlinger for den 13. maj 1980, sp. 9511, hvor Venstres ordfører, hr. Svend Erik Hovmand, sagde:

»Vi ønsker naturligvis også HT til lykke med, at de har fået mange nye passagerer. Men vi synes ikke, det er særlig succesrigt, at man har gjort det næsten umuligt for mange private vognmænd at se en fremtid inden for HT.«

Ved udbud af busruter i licitation opnås grundlaget for en mere effektiv og billig drift. En undersøgelse, som Hovedstadsrådet har

[Mejdahl]

foranstaltet, viser, at kørsel ved private vognmænd er betydelig billigere end kørsel i offentlig regi.

Ved hver offentlig licitation må der i trafik-selskabet foretages en vurdering af de indkomne licitationsbud. Dersom det godtgøres, at HT kan udføre den pågældende trafikbetjening billigere end de billigste private bud, skal HT naturligvis selv stå for kørslen. Her kan vi vel være enige med SF: Egentlig burde vi omdanne HT til et administrationselskab, men det skal jeg undlade at foreslå.

I Venstre lægger vi vægt på, at det fælles billet- og takstsystem og køreplanssamarbejdet for tog og busser fortsætter, så vi bevarer helhedspræget i hovedstadsområdets kollektive trafikbetjening. Der vil være en lang række praktiske ting, som skal sættes i system. F.eks. er der ingenting i lovforslaget, der forhindrer, at de særlige ordninger for handicappede og pensionister fortsætter. Det har været nævnt i debatten.

I Venstre er vi af den opfattelse, at trafik- og kommunikationsministerens lovforslag er et godt grundlag for en fortsat god og forbedret trafikbetjening i hovedstadsområdet.

Jeg skal derfor på Venstres vegne anbefale lovforslaget.

Dohrmann (FP):

Som det fremgik af de sidste punkter på dagsordenen, mener Fremskridtspartiet, at det er en vældig god idé, at Hovedstadsrådet nedlægges.

Det spørgsmål, der melder sig, er naturligvis: Hvad skal vi så sætte i stedet? Det mener vi er enormt vigtigt. Her, hvor vi taler kollektiv trafik, er der én ting, der naturligvis absolut er i højsædet, og det er hensynet til de personer, der benytter den kollektive trafik. Det er ikke, som fru Margrete Auken åbenbart mener, politiske kæpheste, der skal rides, eller noget i den retning.

Selv om vi aldrig har været af den opfattelse, at det offentlige skal give økonomisk støtte til den kollektive trafik, fordi de, der benytter den kollektive trafik, selvfølgelig selv skal betale på samme måde, som bilisterne naturligvis selv skal betale, hvad det koster at køre bil, så synes jeg, at det er en uanstændig behandling, publikum får, hvis vi kigger på den betjening, publikum får her i København, og sammenholder

det med de offentlige tilskud, der gives, og der-til naturligvis, hvad passagererne må betale. Det skulle vi meget, meget gerne have ændret.

Nu har vi set, hvordan det fungerer med et hovedstadsråd, altså i offentligt regi. I den forbindelse husker vi jo udmærket, hvordan de private vognmænd, som jo ellers klarede en del af opgaven på tilfredsstillende vis, for nogle år siden partout skulle underlægges Hovedstadsrådet og dets beslutninger, og det har så absolut ikke været en succes.

Nu kommer ministeren så med et lovforslag, og det er han som følge af indenrigsministerens forslag tvunget til.

Vi kan støtte visse dele af ministerens forslag. Vi synes, det er en god idé, som forholdene er, at S-togene kommer ind under DSB. Vi synes også, det er en vældig god idé, at private busselskaber skal vende tilbage, kraftigt tilbage i driften. Men man får unægtelig indtryk af, at ministeren har rystet gevaldigt på hånden, da han formulerede sit forslag. Enten har han rystet på hånden, eller også har han siddet ved siden af hr. Larsen-Ledet fra Det Radikale Venstre, for det er egentlig et typisk radikalt forslag: Lidt til den ene side og lidt til den anden side – og så håber man, at det går igennem Folketinget.

Jeg føler mig helt overbevist om, at hvis man overlod alt, hvad der hedder kollektiv trafik, til de samme markedsvilkår, som er gældende inden for en lang række andre områder, så ville det for det første give en langt, langt bedre publikumsbetjening, og det ville også være ensbetydende med, at billetpriserne ville falde.

Se, der sker nemlig det – jeg er nok nødt til at sige det, for når man har lyttet til ordførerne her, så får man det indtryk, at man faktisk ikke ved, hvordan det virkelige liv foregår uden for den kollektive trafik – hvis det er private, der står for besørgelsen af trafikken, at i myldretiden, når der er behov for det, vil man sætte nogle ekstrabusser ind. Det ville man naturligvis gøre, for man ville ikke lade folk, der er villige til at betale for en transport, stå og ikke kunne komme med bussen osv.

Så derfor: Alt det dér med at tro, at folk skal have en kommunal kasket på, for at den slags ting kan klares, det er en socialistisk opfattelse, som desværre har bredt sig helt ind i Det Konservative Folkeparti. Den skal vi til at revidere.

Det Konservative Folkeparti og regeringspartierne, også alle andre partier for så vidt,

[Dohrmann]

kunne lære en masse af de ting, der foregår i England. For få år siden var England ved at gå fallit. Så kom der endelig en dame, der ligesom havde ikke den kommunale kasket, men så i hvert fald bukserne på, som kunne fortælle englænderne, hvordan det skulle gøres. Der kunne danskerne lære noget.

For hvad er der ved at ske i dag? Stort set på alle områder, hvor danskerne sækker agterud, såvel med sygehusbetjening som med alt andet, glider de andre – ikke alene englænderne, men også andre europæiske lande – fremad. De får en højere standard. Vi sækker agterud, og det er alene på grund af, at vi herhjemme er blevet så, jeg bruger udtrykket »socialistiske« igen, fordi jeg tror, det er det mest dækkende. Vi kunne også sige »kollektive«; det passer måske nogle bedre. Men det er en kendsgerning.

Derfor skal vi nok støtte ministerens lovforslag, i hvert fald på de områder, hvor det trækker i den rigtige retning, og det gør det flere steder. Men vi vil sandelig også kraftigt opfordre til, at regeringen nu står fast, tager de rigtige sko på og marcherer i den rigtige retning.

Taletiden er udløbet, og jeg må ikke sige mere, men jeg håber, det er forstået.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan forstå, at hr. Dohrmann har gode erfaringer med at køre med kollektiv trafik i England. Så er han et unikum, medmindre det sådan er superbanerne for de velbærgede; resten fungerer ikke ret godt. Men jeg kan ikke forstå, at hr. Dohrmann så modsatte sig, at den øvrige del af udvalget kunne komme til England og se på kollektiv trafik – hvad jeg ved at han gjorde – hvor man så kunne studere fru Thatchers metoder og se, hvordan det her kommer til at fungere.

Derfor vil jeg spørge, selv om jeg ikke ved, om det her er politisk ideologi, det er det da muligvis: Hvis nu vi lavede et system, hvor vi havde busser i myldretiden – det skulle være smart – hvad så med de andre tidspunkter? For et af problemerne er jo, at man ikke kan lave et system, som har en nogenlunde fladedækning for gamle koner og børn og andre, der ikke har bil eller kan få lov til at køre bil. Jeg går ikke ud fra, at hr. Dohrmann går ind for, at børn skal have kørekort; når de så skal transporteres rundt, skal vi faktisk have noget kollektiv trafik

til det. Er det den spredning, hr. Dohrmann tror vi kan opnå ved at privatisere?

Eller tror hr. Dohrmann, at vi – for nu at tage den anden ende af hans indlæg – ville kunne klare f.eks. den transportøgning i den kollektive trafik, vi skal have i København, hvis vi skal nå de mål, som de fleste er enige i, nemlig at vi skal have bragt bilernes antal ned? Bare et mål på f.eks. en reduktion af privatbilerne i København med 30 pct. vil betyde en voldsom kapacitetsforøgelse, for ellers går regnestykket bare ikke op. Det lader sig bare ikke gøre, uden at staten træder meget kraftigt til i denne sammenhæng.

I den forbindelse vil jeg gerne spørge hr. Dohrmann, om han kan finde en eneste privat, der ville komme og klare det her for os på en måde, så det bliver godt også for de mennesker, der skal køre på andre tidspunkter. Selvfølgelig kunne man lave et system, der fungerede i myldretiden og ellers ikke, det var ikke så svært, men så kan man ikke få det til at fungere resten af tiden.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg er slet ikke sikker på, at jeg kan forklare fru Margrete Auken, hvordan det vil fungere i praksis, for fru Margrete Auken har en helt anden opfattelse, end jeg har. Men jeg har da set, også inden for alle andre områder, hvordan privat erhvervsliv fungerer.

Vedrørende busdrift vil det naturligvis være sådan, at også de gamle koner og småbørn, som fru Margrete Auken taler så varmt om, vil komme med en bus, når der er behov for det.

Men det, vi oplever for øjeblikket med den kollektive trafik – og det skal ikke bebrejdes de folk, der sidder i den kollektive trafik og administrerer den, for det er jo politisk besluttet – er, at man lægger sig fast på nogle ruter, og bussen kommer til tiden, og passagergrundlag er der intet af, og derfor skal det blive dyrt.

Det er derfor, vi skal have det privatiseret. Så sker der nemlig en tilpasning. Det kan da godt være, at der bliver en time eller to længere mellem busserne ude i yderdistrikterne, det skal jeg ikke benægte, men på den anden side ved vi jo alle sammen, at vi bruger langt mere, end vi har råd til, og det skal vi altså have stoppet.

Larsen-Ledet (RV):

Hvis jeg først lige må henvende mig til hr. Dohrmann.

Hr. Dohrmann er jo klar over, at De Radikale er medlemmer af regeringen, og det er rigtigt, at det har medført, at vi indimellem har fornøjelsen af at sidde ved samme bord som ministeren. Men jeg kan da sige til hr. Dohrmann, at jeg altid sidder på samme side af ministeren, altid på ministerens venstre side, så hr. Dohrmann tager helt fejl i vurderingen af det, der er gået forud for dette forslag.

Forslaget til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik er en konsekvens af, at Hovedstadsrådet nedlægges. Det betyder, at banedriften i hovedstadsområdet skal forestås af DSB og privatbanerne, og der er ingen tvivl om, at der er en rationaliseringsfordel at hente ved, at S-togene kommer ind under DSB.

Vi har jo diskuteret spørgsmålet ved tidligere forhandlinger; HT skal have 70 pct. af busdriften, mens de sidste 30 skal bortliciteres. Jeg synes, det er udmærket, og her kommer vi så til at prøve kræfter. Det har man gjort et stykke tid, men det bliver altså udvidet, så det nu kommer op fra de 18 pct. til de 30 pct.

HT, DSB og privatbaner skal i fællesskab tilrettelægge takststrukturen og billetteringssystemer, og det lyder godt nok, men den kollektive trafik, der er tale om her, dækker jo et område og har et omfang, der nødvendiggør en samordning af planlægningen på tværs af eksisterende amtsgrænser i hovedstadsområdet. I resten af landet er der ikke samme behov, idet 9 af 11 amter har et etableret samarbejde mellem amtskommunerne og primærkommunerne i form af fælleskommunale trafikelskaber, som har ansvaret for al kollektiv trafik i de pågældende amtskommuner.

Det er vigtigt nu, hvor lovforslaget bliver førstebehandlet, at understrege betydningen af sammenhængen mellem serviceniveau og bydefordeling; det er nødvendigt, at det bliver tilstrækkelig klart formuleret over for de berørte parter. Den kollektive tværgående trafik i hovedstadsområdet foresætter et indgående og defineret samarbejde mellem amtskommunerne og kommunerne i området. Det nye, der nu forestår, skulle gerne betyde en serviceforbedring, og vi håber, at trafikministeren med sine ret store beføjelser vil vide at skride ind, hvis serviceniveauet ikke er af den højde, som det gerne skulle være.

Lis Noer Holmberg (CD):

Jeg har af min gruppeformand, hr. Arne Melchior, fået overdraget at tage vare på dette punkt på dagsordenen, nemlig første behandling af L 102 om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, og det har jo relation til L 105, som vi netop har drøftet, om nedlæggelsen af Hovedstadsrådet.

I den forbindelse peger man på nødvendigheden af at give den kollektive trafik en ny organisation. Jeg har hæftet mig ved – og det synes jeg er meget væsentligt – at man vil bevare det fælles takstsystem og køreplanssamarbejde for tog og bus samt planlægningen, idet jo netop disse ting har fungeret godt i den gældende ordning.

Men jeg har også hæftet mig ved, at der mangler incitament i den nuværende ordning. For når de statslige repræsentanter i det nedsatte udvalg giver udtryk for, at ordningen ikke giver DSB nogen tilskyndelse til en økonomisk effektiv drift og ikke sikrer en teknisk fleksibilitet mellem S-togsdriften og den øvrige bane-drift, så er der altså noget galt, og så må der ske nogle ændringer.

Man peger på, at S-togene skal tilbageføres til staten, dog med den forudsætning, at man bibeholder det fælles takstsystem, og at køreplanssamarbejdet fortsætter med henblik på en samordning af bane- og bustrafikken. Det er jo netop, hvad man lægger vægt på i dette lovforslag.

Hovedstadsrådets repræsentanter i det samme udvalg tager afstand fra, at man flytter S-banerne tilbage til staten, fordi de er bange for, at man dermed vil nedbryde enheden i den overordnede planlægning, men jeg tror, at denne frygt er ubegrundet nøjagtig som frygten for, at regionplanlægningen og det samlede kollektive trafiksystem skal blive adskilt. Jamen der står jo netop i lovforslaget, at som følge af Hovedstadsrådets nedlæggelse foreslår man, at regionplanerne i hovedstadsområdet udarbejdes med særlig hensyntagen til den kollektive trafikplan for området. Man lægger vægt på, at arbejdspladserne koncentrerer omkring stationer med høj betjeningsfrekvens bl.a. i centralkommunerne, og at byudviklingen fortsat skal bygges op omkring den kollektive trafik.

Jeg synes, det er helt fint, at man vil udbyde op til 30 pct. af selskabets kørsel til andre. Det offentlige system bliver jo langt bedre, når det

[Lis Noer Holmberg]

kommer ud i en konkurrencesituation. Det kommer forbrugeren af den kollektive trafik til gode, og det må dog trods alt være ret så væsentligt.

Det kan godt undre mig, at man på den ene side taler om den gode effekt, det kan få såvel økonomisk som driftsmæssigt, hvis man lægger kørslen ud til forskellige busvirksomheder og herved skaber konkurrence imellem disse, og på den anden side taler om licitationsloven og siger, at trafikskabet ikke er bundet af det laveste tilbud. Nej, de er overhovedet ikke bundet af noget som helst, de kan faktisk gøre, som de vil. Jamen så er vi jo lige vidt. Her vil jeg gerne have præciseret, om loven siger, at mindst 30 pct. af selskabets samlede kørsel skal udføres af andre.

Efter min mening må man ved licitation stille ensartede krav til tilbudsgiverne om, hvad det er, man vil. Det er klart, at der må stilles krav til bussernes standard, og hvad man ellers ønsker. Og når så dette er opfyldt, så må man selvfølgelig vælge de billigste tilbud. Det er det, jeg forstår ved konkurrence.

Lovforslaget er godt, men der er nogle ting, som vi ønsker nærmere belyst og præciseret.

Med disse ord vil jeg gerne overgive lovforslaget til udvalgsarbejdet, hvor vi naturligvis vil gå positivt ind i de videre drøftelser.

Kofod-Svendsen (KRF):

Som flere har været inde på, er dette en opfølgning af et lovforslag, som vi tidligere har behandlet, om nedlæggelse af Hovedstadsrådet, og jeg er enig i de overordnede synspunkter, som ligger i dette forslag.

Jeg er glad for, at man bevarer det fælles takstsystem og samarbejdet om forskellige køreplaner osv.; det synes jeg er helt fint.

Jeg har et spørgsmål: Når ministeren nu vil udbyde den offentlige opgave i licitation til private, hvorfor har man så netop lagt sig fast på de 30 pct.? Hvad nu, hvis det viste sig at være bedre, hvis man kom op på 40 pct.? Så synes jeg, det ville være helt flot. Hvor skal grænsen gå?

Den går efter min mening, hvor det er bedst for borgerne. Der er altså en styring, og man lægger de forskellige opgaver ud, men hvis de private er ringere, så skal de jo heller ikke have opgaverne. Så den procentsats stiller jeg mig lidt uforstående over for.

Det er for mig en ren hensigtsmæssighedsbetragtning, hvor vi må se, hvordan får vi den bedste service for brugerne til de billigste penge, men vel at mærke både bedst og billigst på én gang. Man kan ikke, om jeg så må sige, give afkald på det ene område. Så det vil jeg gerne have et nærmere synspunkt på. Ellers synes jeg, det er helt fint.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er glad for, at hr. Kofod-Svendsen gik ind på problemet med, hvorfor den mærkværdige procentsats er der. Jeg vil gerne spørge hr. Kofod-Svendsen: Skulle vi ikke prøve også at undersøge, om man har tænkt på passagererne i den filosofi, eller om det er en grille, der har taget foretagendet?

Vi sidder nogle stykker her og kan ikke finde ud af, om privatbanerne eller DSB f.eks. må have lov til at gå ind og byde med. Det kan vi så spørge ministeren om, det er selvfølgelig det klogeste.

Vi kunne også gå til den anden side og sige: Må udenlandske selskaber? Hvad er det, vi åbner for her?

Men det ville være ganske interessant at få at vide, om det er passagererne, kunderne og deres behov, der styrer denne privatiseringsmærkværdighed, og det kunne vi bl.a. få opklaret ved at høre, hvor åbent det er.

(Kort bemærkning).

Kofod-Svendsen (KRF):

Jeg har ikke brugt ordet privatiseringsmærkværdighed. Jeg synes, det, at private løser opgaver, er helt fint, hvis de kan gøre det godt for borgerne. Det er for mig grænsen. Hvis de gør det dårligere for borgerne, så synes jeg ikke, de skal gøre det.

Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):

Jeg vil gerne begynde med at takke de ordførere, som har givet udtryk for en positiv holdning, og det er heldigvis et flertal, der har været positive, enten uforbeholdent positive eller med ønske om at drøfte et par ting yderligere i udvalget, hvad vi også skal.

Om det så skal udvikle sig til en studiekreds, det får vi se. I hvert fald kan jeg spare fru Mar-

[Trafik- og kommunikationsministeren]

grete Auken for en times tid i studiekredsen ved allerede nu at sige lidt om de 30 pct., og hvorfor de er kommet ind.

Jeg har lagt mærke til, at der er så få af ordførerne, der har citeret formuleringen korrekt, nemlig at »mindst 30 pct.« skal i 1992 være gennemført af private entreprenører. Så der er ikke tale om, som det blev nævnt, at det skulle være 30 pct. Det kan være 40 pct., det kan være 35 pct.

Tallet er kommet ind for at understrege, at der skal stræbes imod en privatisering. Der skal ligge et incitament. Der skal ligge et pres, vil jeg hellere kalde det, på ledelsen af det nye system i retning af at arbejde med licitation og prøve på at få hævet mængden af privat kørsel inden for det nyetablerede eller retablerede HT-system. Derfor de 30 pct. Det er, for at der kunne være dette pres, dette krav om, at mindst 30 pct. til den tid skal være privat.

Skulle det så – det må jeg sige til fru Tove Lindbo Larsen – ikke kunne nås inden for de to år, ja, så står der, at der kan dispenseres fra bestemmelsen. Men det er vigtigt at holde fast ved, at der her er lagt en linje ind, som skulle kunne udvikle en større privat andel i busdriften, og det er forklaringen på, at der er sat et tal ind, som man skal søge at nå inden for de første to år. Det var så den del af studiekredsen.

Så vil jeg sige om lovforslaget i øvrigt at som det er fremhævet, er formålet med det først og fremmest at prøve på at styrke den kollektive trafik i området nu, hvor vi har lejligheden til det, idet vi skal lave en opfølgning på ophævelsen af Hovedstadsrådet, som der jo tegnede sig et flertal for for et øjeblik siden.

Denne styrkelse af den kollektive trafik skal først og fremmest ske ved, at HT videreføres. Det HT, der videreføres, kunne jeg sige, får en mere effektiv ledelsesform. Det synes jeg der har været talt forholdsvis lidt om. Der er bygget en hel del ting ind i lovforslaget, som skulle kunne fremme effektiviteten, fremme lønsomheden og fremme en bedre publikumsservice i den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

I den forbindelse er ledelsesformen, som er foreslået, vigtig, dette med at forslaget sikrer en lille bestyrelse, der skal have det overordnede ansvar for selskabet, mens en direktion skal varetage den daglige administrative og økonomiske ledelse, hvorved man undgår den nuværende politiske detailstyring, som jeg har lagt mær-

ke til at mange har accepteret eller har peget på faktisk eksisterer, også i indlæggene her i dag.

Jeg tror, det er helt væsentligt at komme væk fra denne politiske detailstyring og over til en ledelse, som har administrative og økonomiske hovedhensyn at lede virksomheden efter. Det er sandelig meningen, at denne direktion skal være en selvstændig ledelse af den daglige drift. Bestyrelsen har det overordnede ansvar. Direktionen har det selvstændige daglige ansvar for driften.

Det er for at sikre en mere økonomisk drift af busselskabet, at der er foreslået en licitationsordning, fordi der løbende skal ske offentligt udbud af kørslen. Det er derfor, der står »mindst 30 pct.«. Det er en understregning af, at det skal være et løbende udbud af kørslen.

Med dette, og jeg gentager: mindst 30 pct. af den samlede kørsel efter 1. april 1992 af private vognmænd, vil vi i overensstemmelse med regeringens erklærede politik i øvrigt åbne op for en større privat deltagelse i buskørslen. Det krav er ikke på nogen måde udtryk for et indgreb i det kommunale selvstyre, for selskabet er jo frit stillet med hensyn til, på hvilket grundlag man vil byde ud, og kan fastsætte kvalitetskrav med hensyn til materiellet, som skal anvendes, og selskabet er frit stillet med hensyn til, om et givet tilbud skal antages.

Det giver mig så lejlighed til at sige til fru Lis Noer Holmberg, at når der er indsat en bestemmelse om, at man ikke behøver at tage imod et tilbud, så kan det jo være, fordi tilbudene er for dyre. Man har eksempler på, at man ved licitationer gennem samarbejde eller aftaler mellem de licitationsgivende, tilbudsgivende, får priser frem, som ikke er acceptable, og dem skal det selvfølgelig være muligt at afvise, således at man kan udbyde i ny licitation. Derfor skal der være en bestemmelse om, at man ikke har pligt til at tage det, som kommer ind. Der kan også være andre ting, som ikke opfylder det, som man ønsker opfyldt, og så må man på den igen.

Jeg lægger megen vægt på den del af lovforslaget, som vedrører tilbageførslen af S-togene til DSB's drift. Derved skabes der mulighed for en mere effektiv ledelse af S-togsdriften, fordi DSB inden for det styringssystem, som kommer til at gælde for DSB, det såkaldte nettostyringssystem, får et selvstændigt ansvar for S-togsdriften, hvad der ikke har været tilfældet for den periode, hvor DSB har kørt som entrepre-

[Trafik- og kommunikationsministeren]

nør for HT. Derved undgår vi også den nuværende styring på det meget detaljerede niveau, som jeg allerede har talt om, og som andre også har talt om. Langvarige komplicerede beslutningsprocesser kan afskaffes, når vi får denne omlægning.

Det indebærer jo ikke – det er blevet understreget af flere, men jeg vil godt gentage det, fordi det er vigtigt – at man ophæver det fælles takstsystem med de helt centrale fordele, det har for passagererne, som på den samme billet frit kan bruge tog og busser i hele hovedstadsområdet. Der er således ingen ændringer set fra passagerernes side.

Derfor forstår jeg heller ikke, at der i den offentlige debat er søgt skabt et skræmmebillede af lovforslagets virkninger for de svage i samfundet. Lovforslaget indebærer ingen ændringer i de ordninger, der gælder for disse grupper.

Det indebærer heller ikke, at der opstår en u hensigtsmæssig konkurrence mellem tog og bus, men der kommer et effektivt samarbejde, der kommer en stimulans, også derved, at der er et incitament, som jeg synes få har lagt mærke til eller i hvert fald ikke har omtalt, og som jeg derfor vil understrege.

Der ligger jo også et incitament til fornuftig økonomi, til husholderisk anvendelse af ressourcerne deri, at vi nu får en anden form for indtægtsfordeling, en indtægtsfordeling, som bliver en stimulans, et incitament til de tre virksomheder, som indgår – DSB, busselskabet og privatbanerne – til at skaffe sig passagerer, fordi det kan betale sig for de pågældende virksomheder.

Der bliver altså som i dag en fælles planlægning for hele den kollektive persontrafik. Princippet bliver stadig det grundlæggende, at banerne skal udgøre grundstammen i trafiksystemet, busserne fungerer som tilbringere til banerne. Der vil derfor ikke blive tale om parallelløbende buslinjer og banestrækninger, men et fornuftigt samarbejde, en fornuftig, dynamisk, udviklingsdygtig helhed i hovedstadstrafiksystemet.

Det er formålet med lovforslaget at opretholde fordelene ved den nuværende ordning og samtidig gennem effektivisering at opnå en bedre udnyttelse af ressourcerne, så der kan skabes en bedre trafik til fordel for kunderne.

Jeg synes, at fru Tove Lindbo Larsen i det, hun sagde, stillede en række gode krav og be-

tingelser for den kollektive trafik op. Det er netop dem, vi prøver på at opfylde mere effektivt end hidtil med dette forslag.

Når fru Tove Lindbo Larsen er bekymret for, at tilbageførelsen af S-togene skal trække i den modsatte retning, vil jeg sige: tværtimod. Nu bliver der mulighed for at give S-togene bedre investerings- og driftsmuligheder, når de placeres dér, hvor de rettelig hører hjemme, nemlig i DSB-sammenhængen, således at de penge, som S-togene selv indtjener, kan bruges til forbedringer, udbygning og effektivisering på både investerings- og driftssiden.

Jeg har nævnt et par af de ting, som fru Margrete Auken gerne vil have ind i studiekredsen. Vi kan så tale videre om dem, når kredsen er samlet. Men jeg vil godt til det, der er nævnt, sige, at jeg ikke tror på tanken om et repræsentantskab, for det, vi vil væk fra, er jo netop den store forsamling, som blander sig i detaljerne. Det, der er vigtigt, er at få en effektiv overordnet ledelse i bestyrelsen og en professionel ledelse i den daglige drift, en professionel ledelse, som kan påtage sig at lede et effektivt selskab som det, vi forestiller os og kan se for os, et busselskab med den stimulans til udvikling, der ligger i, at der kommer et privatiseringsmoment ind, som jeg har talt en del om her i mit indlæg.

Jeg må også sige, at vi ikke har talt med de andre amter om disse ting. Hvorfor skulle vi? Det, det drejer sig om, er at tilskære et system, som kan fungere i hovedstadsområdet på de præmisser og med de forudsætninger, som trafikken må have her i dette område. Vi har netop ikke i regeringsforslaget interesseret os for at kræve standardkontrakter, men licitation, der giver mere åbne muligheder for at opnå de fordele, som vi venter os af denne nye ordning.

Styreform og organisation spiller altså også en rolle som incitament til en udvikling i retning af et mere effektivt og bedre transportsystem for den kollektive trafik i Københavnsområdet sammen med indtægtsfordelingen.

Jeg slutter med endnu en gang at sige tak til de ordførere, der har tilsluttet sig lovforslaget, og skal tilsige min støtte til en uddybning af de spørgsmål, som det måtte være ønskeligt at uddybe under udvalgsarbejdet.

Tove Lindbo Larsen (S):

Det er klart, at vi vil fortsætte arbejdet i udvalget, men jeg har nu lyst til at stille ministeren

[Tove Lindbo Larsen]

et par spørgsmål her. Det er i forbindelse med licitationerne.

Jeg vil godt spørge – ikke mindst på baggrund af den debat, der var her i formiddags – om dette udbud af licitationer også skal række til udenlandske selskaber, når det indre marked bliver en realitet.

Det andet spørgsmål vedrørende licitationerne går på, at ministeren sagde, at de sociale opgaver fortsat naturligvis skal løses. Vil det sige, at licitationerne også skal omfatte den kørsel med handicappede, som har været meget, meget effektiv i forbindelse med HT's arbejde, eller skal det pålægges nogle andre instanser at klare det?

Hvad med de meget favorable pensionistkort? Er det også noget, som private busselskaber skal påtage sig?

Så har jeg et enkelt spørgsmål til sidst, som det måske er lidt mere besværligt at svare på lige her, men jeg skal gerne gentage det i udvalget. De flere ressourcer, som ministeren nu forventer overgår til DSB, kunne man forestille sig, at de kunne række til, at man ville udbygge det eksisterende S-togsnet? Det ville jo være et interessant svar.

Endelig er jeg stadig væk lidt i tvivl om, hvorvidt dette lovforslag er udtryk for konservativ ideologi, eller det er af særligt hensyn til brugerne, passagererne.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne takke ministeren for svarene. Jeg kan desværre ikke love ham, at vi hermed har afsluttet studiekredsarbejdet om privatiseringen, fordi dette »mindst« jo ikke gjorde det ustyrlig meget mere logisk, medmindre man hengiver sig til den filosofi, at privatisering i sig selv er lykken. Der er noget, der tyder på, at man tror det, og det er klart, at imod overtro har vi ikke megen gevinst af studiekredsarbejde. Men lad os nu prøve at se, om vi ikke kan få det besluttet en anelse mere.

Jeg har et spørgsmål i forlængelse af diskussionen om standardkontrakter og privatisering osv. I de øvrige amter er der standardkontrakter. Kunne ministeren ikke godt forestille sig, at der var et enkelt amt hist og her med et par konservative og venstre og radikale, forstår jeg, som måske syntes, at det også var en fidus for dem, hvis de kunne få underbudt på sådanne udbud? At de sagde: Jamen der er da ingen

grund til, at vi skal sidde og lave standardkontrakter, hvis vi nu kunne få det billigere hjem. Jeg vil gerne høre, hvordan ministeren over for disse amter vil argumentere for, at det kun er i hovedstadsområdet, man skal have lov til at underbyde i modsætning til at lave enkeltforhandlinger. Det vil jeg faktisk gerne have forklaret.

Med hensyn til ledelsen vil jeg gerne sige, at der jo heller ikke er nogen af amterne som har en så lille politisk styring som den, ministeren foreslår her, når det gælder vores lov om kollektiv trafik. Den er meget, meget lille. Det er sådan, at ministerens parti kommer med, men ikke alle regeringens partier kommer med, og andre steder i landet er jeg ikke så træt af De Radikale, som jeg er her, så det vil jeg faktisk beklage at de ikke gør.

Jeg mener stadig væk, at man kan lave et repræsentantskab. Det er ikke SF's bud på, hvordan vi skal gøre det, det er et forslag om en løsning med et noget bredere politisk bagland og så alligevel med en professionel styring. Vi er enige med ministeren i, at dette at have hele det store bagland til at sidde og styre på værkstedsniveau, det er ikke smart. Men derfor kunne man jo godt sørge for lidt bredere dækning end kun en enkelt venstremand og to konservative og to socialdemokrater, eller hvem det nu bliver.

Vi har ikke fået svar på, om privatbanerne og DSB må gå ind og byde med. Det vil vi meget gerne have opklaret. Det må kunne opklares her, vi er stadig væk i tvivl. Jeg ved, at De Radikale var overbevist om, at det kunne de. Jeg spurgte lige før en anden radikal, hun var helt sikker på, at det kunne de, så det må ministeren kunne opklare med det samme. Det er for at kunne forstå privatiseringsfilosofien bag det her. Er det kunderne, eller hvad er det, der er det centrale?

Og så til sidst om stigningen i banetrafikken. Jeg kan sige til dem, der er bekymrede herinde, at i ministerens fremsættelsestale står der udtrykkeligt, at regering og Folketing får – eftersom det fra mange sider har været ønsket – mulighed for at styrke banetrafikken i hovedstadsområdet. Det har for mig personligt været en af de allertungest vejende grunde til positivt at gå ind for adskillelsen. Der er så mange grunde, der kan anføres imod den, så vi må kunne få ministeren til at gå op og sige her, at det er et ho-

[Margrete Auken]

vedformål, at der skal flere penge til hovedstadsområdets banetrafik. Ellers klarer vi heller ikke overflytningen af trafik fra privatbiler til kollektiv trafik.

Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):

Først til fru Tove Lindbo Larsen i forbindelse med licitationerne.

Spørgsmålet om, hvilke regler der skal gælde i forhold til EF og udlandet og overenskomster, som har været drøftet, er jo ikke et spørgsmål, som jeg kan løse i forbindelse med dette forslag. Det er også blevet drøftet af andre i andre sammenhænge, og de løsninger, der kommer på de problemer, må naturligvis være dem, der skal gælde. Mere kan jeg ikke sige om det nu.

Hvad angår pensionistrabatter osv. af sociale hensyn, kan de da fortsætte som hidtil. Det er ikke et spørgsmål om, at de, der kører for HT, og HT selv skal yde disse rabatter. Det er et spørgsmål om, hvordan det økonomisk hænger sammen. Det er i princippet de amter og kommuner, som skal betale underskuddet på busdriften, der er med til at fastsætte de regler og den økonomi, som er baggrunden for, at man kan give disse rabatter til pensionister og til andre, som nu til dags har de særvilkår som noget ganske rimeligt. Det er det ikke tanken at der skal laves om på her. Det behøver heller ikke på nogen måde at ændres inden for det system, som nu etableres.

Om S-togsnettet kan forbedres? Det tror jeg det kan. Det kan forbedres derved, at de penge, som S-togene tjener ind, nu bliver i S-togssystemet og kan bruges til investeringer og til forbedringer af det net, som trænger hårdt til – bl.a. også på en række tekniske områder – at blive gjort bedre, end det er i dag. Det er netop en af hensigterne med at skille S-togene ud, at vi derved skulle opnå denne fordel.

Til fru Margrete Auken må jeg sige, at jeg sandelig heller ikke havde ventet, at studiekredsen kunne afsluttes. Jeg ville blot spare et par minutter ved at give en oplysning, som kunne bruges, når studiekredsen kommer i gang.

Hvad mine og regeringens partifæller ude i landet i øvrigt måtte mene om standardkontrakter, må vi drøfte med dem, hvis de bliver inspireret af noget, der måske viser sig at være godt i forbindelse med hovedstadstrafikken.

Jeg lægger stadig – men det kan vi drøfte videre, vi bliver formodentlig ikke enige – meget vægt på, at bestyrelsen er lille, fordi jeg tror, at den derved bliver effektiv. Jeg lægger mindre vægt på, at alle politiske partier er repræsenteret, end på, at det er en effektiv og dygtig bestyrelse, som påtager sig at lede trafiksystemet med hensyntagen alene til dette trafiksystems effektivitet, lønsomhed og kvalitet for kunderne.

Jeg må til fru Tove Lindbo Larsen sige, at dette forslag naturligvis er båret af konservativ ideologi, nemlig en konservativ ideologi, som siger, at vi skal have et effektivt og kundevenligt transportsystem.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Vi kan jo finde enkelte steder, hvor ideologien er analog imellem Socialdemokratiet og De Konservative med hensyn til en forbedret kollektiv trafik, men det, jeg sagde, gik mest på privatiseringen. Det tror jeg godt ministeren ved, men det var smart at sige det andet.

Men når jeg bad om ordet, var det for at gøre opmærksom på, at jeg ikke sagde, at man skulle bruge de dér penge til forbedring. Jeg spurgte, om man kunne bruge dem til udbygning af S-togsnettet, og det er noget andet end at gøre vognene og materiellet bedre.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg takker for svaret og efterlyser bare det ene svar, jeg ikke fik, og det er selvfølgelig på spørgsmålet om, hvorvidt vores studiekreds, hvad angår privatisering, skal være en studiekreds om nyreligiøse bevægelser, eller om den skal være om god kundebetjening. Det vil afsløre sig. Er det kun om private pr. ideologi, så skal vi over i de nyreligiøse bevægelser. Er det om kunderne, må vi også tillade – jeg går ud fra, at det er en forglemmelse, at jeg ikke har fået svar på det – DSB og privatbanerne. Går vi ind for privatbanerne, kunne det nogle steder være en god idé at gå ind og byde på disse busruter. Det var måske en måde at bryde systemet op på. Men det vil vise sig nu.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

[Dohrmann]

Jeg beder om ordet foranlediget af fru Tove Lindbo Larsens spørgsmål og ministerens svar på samme. Jeg opfattede svaret – det er muligt, det er forkert – fra ministeren således, at ministeren sagde, ikke med de ord ganske vist, at han ikke ville gøre noget for at forbedre HT's økonomi. Skulle der komme penge ind, som fru Tove Lindbo Larsen skitserer, skulle de fortsat anvendes.

Vil det sige, hr. minister, at ved at stemme ja til det foreliggende forslag støtter man regeringens opfattelse af, at man skal fortsætte med den store mani? Det fremgår jo tydeligt – og det er da prisværdigt – af forslaget, hvor stort underskuddet egentlig er. Jeg vil sige, at hvis det er tilfældet, så har vi en helt anden situation, og så skal man i hvert fald ikke regne med Fremskridtspartiets stemmer.

Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):

Jeg skylder fru Margrete Auken at sige, at det var ikke en forglemmelse, at jeg ikke fik svaret på det sidste spørgsmål. Det var min dårlige fyldepen, der gjorde, at jeg ikke fik noteret det ned. Derfor er jeg glad for, at vi fik det gentaget.

Det er ikke tanken, at DSB og privatbanerne skal gå ind og byde. DSB skal passe togdriften, og det skal være busser, der passer busdriften. Det er præciseret, så kan vi drøfte det videre i udvalget.

Til hr. Dohrmann vil jeg sige, at der tilføres ikke flere penge til systemet. Men opnår man, at man kan aktivere de indre ressourcer i systemet, så får man mere for pengene og får et bedre system ud af det. Det er det nuværende system, der fortsætter, og DSB driver S-togene og har så ikke mere den situation, hvor de skal overføre penge til systemet. DSB driver S-togene, og gøres det godt, er der en mulighed for at øge kvaliteten i S-togs- og bustrafikken, så den også bliver effektiv.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu bliver det interessant. Jeg tror også, der er mange andre herinde, der vil være interesseret i at forstå, hvad der er baggrunden for denne privatisering. Hvis ikke DSB eller privatbanerne må gå ind, hvad betyder så det i resten af landet? Ministeren siger, at DSB skal køre tog, men DSB kører faktisk buskørsel mange steder.

Hvorfor må de ikke gå ind og bruge den ekspertise, de eventuelt også har dér, på HT's – eller hvad det nu kommer til at hedde – betingelser? Det bliver da en gang overtro, som bliver svær at begrunde ud fra et kundehensyn. Og så er det selvfølgelig, at det kan blive interessant i vores af hr. J. K. Hansen ledede studiekreds at få opklaret, hvad det er for en grille, der har grebet regeringen på det her punkt.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg spørger på en anden måde og ser helt bort fra det spørgsmål, som fru Tove Lindbo Larsen stillede.

Vil ministeren forsøge at nedbringe det enorme underskud, den kollektive trafik i hovedstadsområdet giver? Hvis man fjernede de offentlige tilskud, gik alle HT-busser og S-tog i stå. Er det ministerens hensigt i det mindste at forsøge at nedbringe det underskud, eller mener ministeren, at i og med at vi også vedtager dette forslag, er det en fuldbyrdet kendsgerning, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet får nogle store tilskud, og det skal den fortsætte med at have i al evighed? Jeg synes, ministerens svar kan opfattes således, at ministeren mener, at det er helt i orden, at man giver disse store tilskud. Og så er vi i hvert fald voldsomt uenige.

Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):

Jeg skal ikke forlænge debatten, men hr. Dohrmanns sidste spørgsmål giver mig anledning til at sige, at hele hensigten med dette spørgsmål er bl.a. gennem licitationer og de andre incitamenter, som er sat ind i systemet, at prøve på at gøre det effektivere, og det vil også sige billigere. Det er det, som må siges at være hovedmomentet i det, og det giver en mulighed for, at der kan komme en situation, hvor man får færre udgifter, fordi man med de muligheder, som det nye forslag giver, får en mere økonomisk, en mere husholderisk økonomi ind i systemet.

Til fru Margrete Auken vil jeg kun afsluttende sige, at der bliver nok noget at snakke om hen ad vejen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Udvalget om Offentlige Arbejder. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 33:

Forslag til lov om nedlæggelse af amtskommunerne.

Af Jané Oksen (FP) m.fl.
(Fremsat 6/10 88).

Sammen med denne sag foretoges den sidste på dagsordenen opførte sag, nemlig:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 34:

Forslag til lov om nedlæggelse af statsamtene.

Af Jane Oksen (FP) m.fl.
(Fremsat 6/10 88).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

Fremskridtspartiet har genfremsat sine forslag fra folketingsåret 1987-88 og fra tidligere folketingssamlinger om nedlæggelse af amtskommunerne og nedlæggelse af statsamtene.

Ved førstebehandling af de samme lovforslag den 7. april 1988 sagde jeg, at den daværende regering ikke kunne gå ind for de to forslag, og det kan den nuværende regering heller ikke.

I bemærkningerne til forslaget om nedlæggelse af amtskommunerne er det nævnt, at Fremskridtspartiet bl.a. ønsker særfor sorgen og gymnasierne ført tilbage til staten. Desuden ønsker Fremskridtspartiet sygehusene placeret under sundhedsministerens overordnede ledelse.

Regeringen er ikke enig i en sådan centralisering. Det, regeringen ønsker, er derimod decentralisering. Regeringen har derfor som led i fornyelsen og afbureaukratiseringen af den offentlige sektor nedsat udvalg, der skal se på opgavefordelingen mellem stat, amter og kommuner. Udvalgene skal fremkomme med forslag om ændringer med henblik på en forenkling og decentralisering af den offentlige forvaltnings opgaver. Regeringen ønsker, at opgaverne varetages så tæt på borgerne som muligt af kommuner, selvstændige institutioner og virksomheder i offentlig eller privat regi. Udvalgene har til opgave at stille forslag, som hindrer overadministration og dobbeltarbejde.

En endelig stillingtagen til, hvor opgaverne skal ligge, må rimeligvis afvente, at udvalgene har afsluttet deres arbejde, hvilket vil ske inden for en forholdsvis begrænset tidshorisont.

Til sidst skal jeg om dette lovforslag kun pege på, at det i bemærkningerne er angivet, at ca. 20 pct. af amtskommunernes samlede udgifter går til administration. Dette er helt forkert, idet tallet er ca. 6 pct.

Som nævnt kan regeringen heller ikke gå ind for forslaget om nedlæggelse af statsamtene pr. 1. januar 1990. De opgaver, statsamtene varetager, skal stadig varetages. Spørgsmålet er derfor, hvorledes disse opgaver varetages bedst muligt. Det er min opfattelse nu som tidligere, at ingen hidtil har kunnet påpege bedre og billigere måder at løse statsamternes opgaver på.

Som jeg imidlertid også sagde ved førstebehandling af de to lovforslag i marts måned, foregår der til stadighed overvejelser om, hvor og hvordan de offentlige opgaver bedst løses. Statsamternes rolle vil blive overvejet i de to udvalg, jeg omtalte før, som skal se på opgavefordelingen, herunder en afbureaukratisering af den offentlige sektor.

På den baggrund kan regeringen ikke gå ind for lovforslaget.

Graversen (S):

Indenrigsministeren skal have mange tak for så klar en melding, for der har unægtelig været en hel del forplumring omkring de spørgsmål her.

Fremskridtspartiets to lovforslag giver mig anledning til endnu en gang at beklage de urimelige vilkår, det kommunale nærdemokrati har haft under de borgerlige regeringer. Det har