

Af udenrigsministeren (Ellemann-Jensen).

80. møde

Torsdag den 27. april 1989 kl. 10.00

Dagsorden:

1) Tredje behandling af lovforslag nr. L 202:

Forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1988.

Af finansministeren (Palle Simonsen).

2) Tredje behandling af lovforslag nr. L 102:

Forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Af trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen).

3) Tredje behandling af lovforslag nr. L 181:

Forslag til lov om ændring af lov om social bistand. (Ændring af forsøgsregler med hensyn til pasning af børn).

Af Bente Juncker (CD) m.fl.

4) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 78:

Forslag til folketingsbeslutning i henhold til grundlovens § 47 med hensyn til statsregnskabet for finansåret 1986.

Af Finansudvalget.

5) Anden behandling af lovforslag nr. L 89:

Forslag til lov om naturforvaltning.

Af miljøministeren (Lone Dybkjær).

6) Anden behandling af lovforslag nr. L 90:

Forslag til lov om ændring af lov om lands- og regionplanlægning og lov om regionplanlægning i hovedstadsområdet. (Planlægning af skovrejsningsområder).

Af miljøministeren (Lone Dybkjær).

7) Første behandling af lovforslag nr. L 231:

Forslag til lov om ændring af lov om forbud mod handel med Den Sydafrikanske Republik og Namibia.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Tredje behandling af lovforslag nr. L 202:

Forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1988.

Af finansministeren (Palle Simonsen).

(Fremsat 15/2 89 (rettelsesblad til § 7). Første behandling 9/3 89. Betænkning 19/4 89. Anden behandling 25/4 89).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 94 stemmer (S, KF, SF, V, RV, CD og KRF) mod 13 (FP).

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Tredje behandling af lovforslag nr. L 102:

Forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Af trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen).

(Fremsat 17/11 88. Første behandling 25/11 88. Betænkning 13/4 89. Anden behandling 18/4 89. Tillægsbetænkning 20/4 89).

Der var stillet 2 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

Forhandling

Tove Lindbo Larsen (S):

[Tove Lindbo Larsen]

Forslaget om den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet har været tilbage i udvalget mellem anden og tredje behandling. Undskyldningen herfor var, at et af regeringens støttepartier i denne sag ville se nærmere på styringsmodellerne. I udvalget blev der ikke nævnt et ord om dette, men derimod kom der et ændringsforslag fra ministeren til privatiseringsparagraffen. De mindst 30 pct. privatisering blev ændret til henholdsvis 15, 30 og 45 pct. i årene 1991, 1992 og 1994, og det er der nu flertal for.

Jeg vil gerne spørge ministeren: Hvad er den saglige begrundelse for at ændre dette? Hvad har åbenbaret sig for regeringen, siden lovforslaget blev udformet? Er der sket noget særligt inden for den kollektive persontrafik, siden man er kommet med denne stramning af privatiseringen? Der skulle vel ikke være tale om en handel med stemmer til gennemførelse af lovforslaget, så det saglige er gledet i baggrunden.

Socialdemokratiet er stadig imod privatisering af den offentlige kollektive trafik og stemmer imod ændringsforslaget.

Margrete Auken (SF):

Det er helt kønt, at fru Tove Lindbo Larsen efterlyser en saglig begrundelse. Det har vi gjort i udvalgsarbejdet – om vi kunne få en saglig begrundelse for privatiseringen. Det har vi ikke kunnet. Det, der viste sig under førstebehandlingen, nemlig at baggrunden for privatiseringsforslaget skulle søges i de nyreligiøse bevægelser og ikke i sagligheden, har under udvalgsbehandlingen vist sig at være rigtigt.

Jeg erindrer fra førstebehandlingen, hvor jeg spurgte et par Radikale, om de støttede dette forslag – vi har jo tidligere haft De Radikale med os, når vi har skullet styrke den kollektive trafik – at der blev sagt ja med en stor armbevægelse. Derefter spurgte jeg vedkommende, om hun vidste, om f.eks. DSB's rutebildektion kunne byde med på den dér privatisering. Ja, naturligvis, sagde hun så, for hun troede jo, der var saglighed i det. Da vi spurgte, viste det sig, at det kunne de ikke, for det drejede sig ikke om saglighed.

Nu kommer så dette ændringsforslag, hvor man siger 45 pct. i stedet for 30 pct., og i og for sig falder det jo godt i tråd med den nyreligiøse bevægelse. Her er nogle private vognmænd, som regeringen skal nusle om, det har Fremskridtpartiet klar interesse i, det har Det Radi-

kale Venstre åbenbart – jeg vil ikke sige klar interesse i, for det tror jeg ikke – men bøjet sig for. Det er, hvad der er sket i denne sag.

Det siger sig selv, at SF stemmer imod det, men jeg mener, at dette ændringsforslag tydeligt viser, hvad der er sket med hele dette forslag.

Så vil jeg egentlig gerne spørge både De Radikale og Venstre: Hvad er det her for en indblanding i Københavnsområdets busdrift? Det er helt utroligt, at man sidder i Venstre og i Det Radikale Venstre og blander sig ned i detaljen i, hvordan hovedstadsområdet skal drive sine busselskaber. Det kommer vi selvfølgelig til under selve hovedforhandlingen. Jeg mener bare, dette ændringsforslag viser, hvordan alle principper, alt, hvad der hedder holdning, i forhold til den kollektive trafik er blevet bøjet over for én holdning, nemlig Fremskridtspartiets, hvor der skal gives mest til de store private, så man kan stikke pengene i vennernes lommer og ikke i befolkningens.

Dohrmann (FP):

Ved andenbehandlingen havde jeg mange kritiske bemærkninger til ministeren, fordi han mere eller mindre passivt blot havde siddet og kigget på, at det socialistiske flertal i Hovedstadsrådet som en modforanstaltning mod det foreliggende lovforslag har opsagt samtlige de kontrakter, man havde med private vognmænd, og dermed helt tilsigtet, politisk tilsigtet, forsøgte at sabotere det foreliggende lovforslag.

Nu skal man jo ikke bare være negativ. Ministeren skal have at vide, når de begår noget forkert, eller når de undlader at foretage sig noget. Men de skal selvfølgelig også have ros, når de så en gang imellem gør noget godt, og det synes jeg virkelig trafikministeren har gjort i denne situation. Ministerens ændringsforslag vil jo, såfremt det bliver vedtaget, være ensbetydende med, at lovforslaget nu får den virkning, som der står i bemærkningerne var hensigten med det.

Den ændring, at 45 pct. af kørslen skal udføres af private, er selvfølgelig en foranstaltning, som først og fremmest vil komme kunderne, altså dem, der benytter de offentlige trafikmidler her i hovedstadsområdet, til gode. Der er jo ikke, som fru Margrete Auken siger, nogle, der skal sidde og skumme fløden. Nej, det, det dre-

[Dohrmann]

jer sig om, er, at Hovedstadsrådet nu bliver pålagt ikke at sidde og drive deres politiske spil, men at sørge for, at nogle private vognmænd kommer til at udføre opgaven, således at passagererne kan blive transporteret til en rimelig pris.

Vi har set, hvordan det er gået med Hovedstadsrådet. Til trods for en elendig publikumsbetjening og dyre billetpriser har man et dunderende underskud. Hvorfor? Jo, fordi der sidder nogle socialister i Hovedstadsrådet og styrer det hele og blæser på passagererne. Det er naturligvis meningen, når man skal have kollektiv trafik, at det skal være så godt og så billigt som muligt for dem, der benytter det. Det gennemfører man nu ved, at private vognmænd får mulighed for at afgive deres tilbud, således at de i fri konkurrence, både hvad pris og god publikumsbetjening angår, kan sørge for, at passagererne bliver transporteret i Københavnsområdet.

Som sagt, det er et godt ændringsforslag, ministeren har stillet. Vi vil stemme for ændringsforslaget, og vi vil selvfølgelig også stemme for forslaget ved den endelige afstemning.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Se, beviset på, at det, hr. Dohrmann siger, ikke passer, at det skulle være for kundernes skyld og ikke for de private vognmænds og vennemændenes skyld, det er, at det ikke kunne falde Fremskridtspartiet ind at arbejde for, at der bliver tale om en reelt fri konkurrence, for så ville hr. Dohrmann sige, at der ikke skulle være hverken den ene eller den anden procentsats, men at man f.eks. skulle lave en koncessionslovgivning, og at de – private eller offentlige – der kunne gøre det bedst og billigst, skulle have koncessionen. Men det har hr. Dohrmann aldeles ikke sloget for. Han har sloget for, at hans venner fik mest muligt. Og til lykke med sejren.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg har bemærket hr. Dohrmanns »annonce« i dag i Børsen under overskriften »Fremskridtspartiet tvinger trafikministeren til udvidet HT-privatisering«. Den er ubetalt.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at jeg altid har haft den holdning, at man fandt frem til det billigste tilbud ved at have konkurrence mellem virksomheder. Og jeg erindrer også, at dengang

man vedtog loven om trafikkselskaber, stemte den konservative folketingsgruppe imod ud fra den grundholdning, som vi har til forholdet mellem privat og offentligt. Og det, der er sket nu, er altså, at man har ændret lovforslaget fra mindst 30 pct. til 45 pct. eller 3 gange 15 pct. Jeg synes, at hr. Dohrmann for Danmarkshistoriens skyld skylder at gå herop og sige, at han fra min side fik tilbud om 100 pct., hvis der var politisk mulighed for at gennemføre det. Jeg siger, det er den holdning, jeg har. Jeg ville være meget glad for, hvis hr. Dohrmann ville bekræfte dette.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Når fru Margrete Auken hentyder til mine venner, som hun siger, så tror jeg, hun tænker på vognmændene.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at selvfølgelig har vi mange venner også inden for vognmændenes rækker, men vi har endnu flere – og får det i hvert fald – inden for de rækker, hvor man normalt benytter de kollektive transportmidler, for det, vi her medvirker til, er selvfølgelig, at der bliver en service og nogle billetpriser, som folk vil finde tillokkende.

Det skulle såmænd slet ikke undre mig, at når der nu er taget hul på yderligere privat initiativ i hele denne sag, vil der ske det, at mange af dem, der måske i dag benytter deres egen lille bil ind til byen, vil benytte de kollektive transportmidler, når vi langt om længe får en smule styr på den kollektive trafik her i Storkøbenhavn.

Så vil jeg gerne sige til trafikministerens bemærkning om, at for hans skyld kunne man godt gennemføre en 100 pct. privatisering, såfremt der var politiske muligheder for det, at det ved vi alle sammen der ikke er for øjeblikket på grund af visse partiers lidt mere valne holdning.

Jeg vil gerne samtidig give udtryk for, at jeg tror, dette kun er begyndelsen. I løbet af en årække vil det sikkert være sådan, at al kørsel i hovedstadsområdet bliver udført af private, og at alt, hvad der i dag hedder kommunalt ansatte HT-chauffører osv., vil findes i privat regi i stedet for, og det skal vi alle sammen glæde os over – ikke af hensyn til Fremskridtspartiet eller trafikministeren, men af hensyn til passagererne.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslagene.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sættes derefter til forhandling.

Forhandling

Tove Lindbo Larsen (S):

Lovforslaget om hovedstadsområdets kollektive persontrafik har haft en mærkværdig vej igennem lovgivningsprocessen. I ellefte time følte trafikministeren sig så stærkt presset, at han lovede at fremsætte lovforslag til efteråret om bedre vilkår for handicappede i den kollektive trafik, og godt for det.

Fem minutter før klokken faldt i slag, konstaterede regeringen, at der ikke var flertal for at gennemføre forslaget, da Fremskridtspartiet truede med ikke at ville stemme for loven. Så begyndte handelen. Fremskridtspartiet skulle købes til at stemme for loven. Regeringspartierne – inklusive De Radikale, som før folketingsvalget ikke kunne være i stue med Fremskridtspartiet – indgik et forlig om udvidelse af privatiseringen. Det er utroligt, hvad fem taburetter i regeringen kan bevirke.

Jeg må sige, at de partier, der bærer denne lov igennem, har været mere optaget af at dyrke de private vognmænds interesser frem for at tilgodese passagerernes. I den forbindelse vil jeg gerne henlede opmærksomheden på den henvendelse, udvalget har fået fra handicaporganisationerne, og henvise til betænkningen, hvor vi giver udtryk for, at vi ikke mener, at handicappede og pensionister bør stilles ringere, end de er i øjeblikket.

Privatiseringen – overførsel af mindst 45 pct. af busdriften fra HT til private i 1994 – betyder, at HT skal afgive ca. 350 busser. Det bevirker, at der skal fyres mellem 1.300 og 1.400 medarbejdere, dels folk på værkstederne, dels i garagerne og dels i selve driften. Vi ved selvfølgelig ikke, hvilke ruter der vil blive ramt, men mængdemæssigt vil de 45 pct. privatisering svare til samtlige bustimer i Københavns og Frederiksberg Kommuner. Det er for os en forkert politik.

Socialdemokratiet mener, at den voldsomme privatisering vil give dårligere service for passagererne, ringere materiel og dårligere arbejdsvilkår for medarbejderne. Det vil alt i alt betyde en forringelse af den kollektive trafik. Vi er fortsat modstandere af styringsmodellen, ligesom vi stemte imod nedlæggelsen af Hovedstadsrådet. Vi er fortsat modstandere af at adskille ansvaret for bus- og S-togsdriften. Vi synes, det i det hele taget er et dårligt forslag, som vi vil stemme imod ved tredje behandling.

Margrete Auken (SF):

Der ryger et par mærkesager for De Radikale i disse dage, skal jeg love for. I sin tid var Det Radikale Venstre et af de partier, vi helt trygt kunne regne med, når vi skulle beskytte den kollektive trafik. Det var en sikker henvendelse. Det var ikke på alle punkter, vi var enige, men her var vi enige, og Det Radikale Venstre og vi har altid stået sammen ved vælgermøder og herinde i diskussionen om den kollektive trafik.

Nu er Det Radikale Venstre gået helt i døren på denne sag. Beviset er jo – som fru Tove Lindbo Larsen også gjorde opmærksom på – det, der skete med det sidste ændringsforslag, hvor De Radikale er stået af alle forhandlinger, og hvor diskussionen alene er, hvor blonden vil gå for at forære HT væk, ikke til kunderne, men til de private vognmænd, som derefter kan sidde og malke det offentlige.

Det er jo, hvad Fremskridtspartiet altid har ønsket sig. Det er ikke nødvendigvis, hvad De Konservative har ønsket sig, men der er mange Konservative, der har nøjagtig samme interesser, og det har vist sig under udvalgsarbejdet, at der var ikke andre grunde at finde end denne forkælelse af det private. Det var ikke til at få nogen saglig begrundelse i forhold til kundeservice, for så skulle forslaget have set anderledes ud. Så skulle der have været tale om ægte konkurrence. Det er der ikke tale om her, der er tale om bindinger og privilegier. Det var Det Radikale Venstre.

Og så til Venstre, som snakker selvforvaltning. Denne indblanding i Københavnsområdets trafik er en skandale. Vi har ved adskillige møder ude i landet hørt, at når man kan gøre sådan i Løgstør, kan man vel også gøre sådan i København. Jeg er selvfølgelig ked af, at hr. Mejdahl ikke er her til at gå op og forsvare, at

[Margrete Auken]

det, de kan hjemme i Løgstør, det kan vi også gøre her. For det første er det ikke det, man gør i Løgstør – eller i Nordjyllands Amt. Det er ikke det, man har gjort. Man har blandet sig meget, meget mere. Man har været nede i den mest absurde detailstyring om, hvordan trafikken skal afvikles i København.

Jeg synes, det er en flov historie for Venstre. Jeg ved, at Venstre ikke uden videre har den slags interesser. Der er også nogle Venstrefolk, der har store vognmænd, som de skal nusle om, men det er dog ikke Venstres interesse uden videre. Men også på dette punkt er det altså lykkedes Fremskridtspartiet og De Konservative at kvæste den kollektive trafik for at pleje deres egne.

Alle de andre dele af forslaget skal ses i lyset af dette. Vi har ikke overhovedet kunnet komme ind og diskutere bestyrelsens sammensætning, den daglige drift eller noget som helst, fordi man magtfuldkomment er kommet igennem med dette forslag, og så er vi andre overhovedet ikke blevet spurgt.

Jeg kan forstå på Fremskridtspartiet, at man nu jubler over, at det, som hr. Dohrmann kaldte et socialistisk flertal – det indbefatter Centrum-Demokraterne og sådan noget, men o.k. – det, som demokratiet har skabt i hovedstadsområdet, skal Folketinget nok sørge for at få kvæstet, og det gør det også. Og til lykke, Fremskridtsparti! Det er en stor dag for jer. Jeg er enig i, at I bør sætte »annoncer« i avisen og juble over, hvad I har fået ud af det. Det er flot gjort. Og det er en skam for både Det Radikale Venstre og for Venstre, at vi sidder med sådan et makværk som det, vi sidder med i dag.

(Kort bemærkning).

Marianne Jelved (RV):

Det Radikale Venstre har ønsket at nedlægge Hovedstadsrådet, og det er sket. Og enhver i dette Folketing og ude over landet ved, at det medførte ændringer for Hovedstadsområdets Trafikselskab. Socialdemokratiet ville ikke medvirke. Det er sagt mange gange, også fra denne talerstol, at hvis Socialdemokratiet ikke vil indgå et forlig med regeringen, så er Det Radikale Venstre parat til at finde flertal et andet sted, hvis det er nødvendigt og sagen skal løses. Det er det, der er sket i denne sag.

Til fru Margrete Auken vil jeg sige: Det er dog et utroligt dogme, at kollektiv trafik kun

kan være offentlig. Det er et utroligt dogme, at kun offentligt er godt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hvis fru Marianne Jelved ville høre med ørerne i stedet for med fordommene, så ville hun have hørt, at det havde jeg ikke sagt. Vi havde været villig til også i SF at diskutere andre former for en ordentlig konkurrence. Sagen er, at jeg tidligere bl.a. spurgte fru Marianne Jelved, om dette var lavet sådan, at der skulle være ordentlig konkurrence – og fik ja. Så opdagede vi efterhånden, at f.eks. DSB og privatbanerne ikke måtte byde med. Vi har ikke sagt, de skulle have opgaven. Vi har sagt: Det kunne dog være interessant at studere, om man kunne finde nogle andre former og åbne andre muligheder, ikke tvinge noget igennem, som Det Radikale Venstre nu er med til. Man tvinger en fast procentdel igennem, hvor der netop ikke skal være konkurrence, men hvor man forærer væk til de private.

Det, at DSB og privatbanerne blev pillet ud af forslaget, inden det blev forelagt her i salen, afslører meget klart, hvem der har kørt denne sag, og hvem der er gået af med sejren. Det er i hvert fald ikke Det Radikale Venstre, medmindre Det Radikale Venstre nu virkelig ligner Fremskridtspartiet.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Det var fru Tove Lindbo Larsens bemærkninger om chaufførerne ansat under HT.

Jeg vil gerne invitere fru Tove Lindbo Larsen til Vejle for at se, hvordan man dér har løst det problem, hvor de er genansat hos de private vognmænd, der har overtaget den kommunale busdrift, som var i Vejle.

Så vil jeg gerne sige, at når vi i Trafikministeriet eller i DSB får S-togene tilbage, så vil vi indrette dem sådan, at såvel De Radikale som Fremskridtspartiet kan være med i det samme tog.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Tak for invitationen, der er jo kønt i Vejle. Jeg vil gerne deltage i et møde med trafikministeren sammen med HT-chaufførerne, som har en ganske anden opfattelse af tingene end den,

[Tove Lindbo Larsen]

ministeren her giver udtryk for. Og jeg er sikker på, at sådan et møde vil kunne etableres. Skulle det kunne lade sig gøre, deltager jeg gerne sammen med trafikministeren i et møde i København.

Dohrmann (FP):

Det er da rigtigt, som det er blevet sagt flere gange, at Fremskridtspartiet og De Radikale ikke kunne være i stue sammen, men nu viser det sig da heldigvis, at vi godt kan være i bus sammen.

Ellers vil jeg gerne sige både til fru Tove Lindbo Larsen og til fru Margrete Auken, at jeg kunne jo forstå på alt det, de står og siger heroppefra, at passagererne og den behandling, passagererne får, er underordnet. Det, man tænker på, er sine politiske pappenhejmere, der sidder i Hovedstadsrådet. Det er det, det drejer sig om, og intet som helst andet.

Det er jo en kendsgerning, at de private vognmænd, som har koncessioner i dag, kører til en pris, som gennemsnitlig ligger på ca. 100 kr. lavere i timen end HT-busserne, og den prisreduktion, som nu vil blive yderligere forstærket ved, at flere private vognmænd kommer til at køre, vil naturligvis komme passagererne til gode. Og hvis det ikke kom passagererne til gode, så kunne det jo f.eks. være, det kom skatteyderne til gode, for det er jo milliardbeløb, man har postet i den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Hvorfor skulle man dog bibeholde et foretagende som HT, når HT overhovedet ikke kan konkurrere? Den eneste måde, HT og alt, hvad der hedder kommunal regi osv., kan eksistere på, er ved, at skatteyderne poster den ene million efter den anden ind i HT-driften.

Nu er det ikke min opgave at forsvare Det Radikale Venstre – det skal de nok selv gøre – men jeg synes, det er en grov nedvurdering, nedrakning rent ud sagt, at man begynder at bebrejde Det Radikale Venstre, at de stemmer for et lovforslag, som vil betyde både billigere og bedre betjening af publikum. Hele denne diskussion kan som sagt kun forstås på den måde, at både Socialdemokratiet og SF udelukkende tænker på deres politiske venner, og passagererne som sådan blæser de en lang, lang hatfuld, for de passer ikke ind i deres politiske kram ved denne lejlighed.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg håber, at Det Radikale Venstre hørte hr. Dohrmanns indlæg nu, og hvad det er, det drejer sig om. Det drejer sig om, at nu skal vi med vold og magt have flyttet dette – og vold og magt er så det, der kommer til at slå igennem – fra det offentlige til det private.

En af forskellene på SF og Fremskridtspartiet og herefter jo altså også Det Radikale Venstre er, at vi faktisk går ind for konkurrence, hvor Fremskridtspartiet går imod, at det offentlige overhovedet skal have lov til at være med på banen. Derfor har Fremskridtspartiet vundet en sejr ved, at man har skabt flere og flere bindinger i denne sag; der er jo ikke tale om frihed.

Jeg har ikke tænkt mig her at forsvare mig i forholdet til Fremskridtspartiet, men bare lige gøre det klart, at det hele tiden har været SF's spørgsmål også i udvalget: I hvilket omfang gavner dette kunderne? Og vi har ikke fået noget svar, fordi det ikke har drejet sig om kunderne. Det har ikke engang drejet sig om priserne. Det har drejet sig om en religiøs bevægelse, der går ud på at få flyttet mest muligt fra skatteyderne over i private lommer, og her mener jeg skatteydernes gevinster. Det, som Fremskridtspartiet er ude på, er, at man hælder penge i lommerne på vennerne. Det er det, der sker her, og det er det, som Det Radikale Venstre nu deltager i med samme frejdighed, som åbenbart Venstre og De Konservative også gør det.

Jeg synes, det er en elendighed, og jeg håber meget, at vi får mulighed for hurtigst muligt at få skabt ordentlige og frie vilkår for den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Hr. Dohrmann er flere gange fremkommet med et regnestykke om, at det kunne gøres betydelig billigere af de private vognmænd end af HT, og jeg synes, det ville være interessant, om hr. Dohrmann ville dokumentere dette regnskab og fortælle os: Hvor er det, man drager sammenligningen? Hvad er det for en bus, man sammenligner med hvilken bus, og hvad er det for et område, man sammenligner med hvilket område?

[Tove Lindbo Larsen]

Det er naturligvis ikke muligt at gøre det fra Folketingets talerstol ved tredje behandling, men det kunne være interessant at få det at vide, og så kunne vi se, om regnestykket holder. Jeg mener, det er en påstand.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg synes ikke, fru Tove Lindbo Larsen skal nøjes med min dokumentation, så derfor vil jeg gerne spørge ministeren: Er det ikke korrekt, at den buskørsel, der udføres af private for øjeblikket, bliver udført ca. 100 kr. billigere pr. time end den kørsel, HT præsterer?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 61 stemmer (KF, V, FP, RV, CD og KRF) mod 49 (S og SF).

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Tredje behandling af lovforslag nr. L 181:

Forslag til lov om ændring af lov om social bistand. (Ændring af forsøgsregler med hensyn til pasning af børn).

Af Bente Juncker (CD) m.fl.

(Fremsat 17/1 89. Første behandling 15/2 89. Betænkning 13/4 89. Anden behandling 20/4 89).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 60 stemmer (KF, V, FP, RV, CD og KRF) mod 49 (S og SF).

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 78:

Forslag til folketingsbeslutning i henhold til grundlovens § 47 med hensyn til statsregnskabet for finansåret 1986.

Af Finansudvalget.

(Fremsat 19/4 89 i betænkning fra Finansudvalget. Første behandling 25/4 89).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges enstemmigt med 112 stemmer.

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Om denne vedtagelse vil der nu blive givet meddelelse til finansministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden behandling af lovforslag nr. L 89:

Forslag til lov om naturforvaltning.

Af miljøministeren (Lone Dybkjær).

(Fremsat 17/11 88. Første behandling 29/11 88. Betænkning 19/4 89).

Der var stillet 12 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 6 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

6) Anden behandling af lovforslag nr. L 90:

Forslag til lov om ændring af lov om lands- og regionplanlægning i hovedstadsområdet. (Planlægning af skovrejsningsområder).