

gang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Glensgård (FP):

Lovforslaget om hovedstadsområdets kollektive personbefordring har haft en underlig gang dels gennem regeringen, dels gennem trafikudvalget i folketinget.

Regeringen har været noget afvejende, noget vakkende over for, hvordan man skulle behandle dette lovforslag. Statsministeren meddelte på formandsmødet intet om, at lovforslaget skulle igennem i denne samling. Pludselig en dag meddelte formanden for trafikudvalget, socialdemokraten Otto Mørch, at det nu var besluttet, at lovforslaget skulle igennem folketinget. Det har reelt kun været behandlet nogle ganske få dage. Det er en stor kompetence, folketinget her afgiver til hovedstadsrådet. 50 pct. af persontrafikken i Danmark overgives nu til hovedstadsrådet. Folketinget har ingen indflydelse på, hvorledes der skal investeres i tiden fremover. Det fik vi altså ca. 3 dage til at realitetsbehandle i folketingetsudvalget.

Jeg må dybt beklage, at statsministeren ikke benytter disse formandsmøder, som det var hensigten, til et samarbejde omkring regeringens lovforslag. Man har altså fuldstændig set bort fra den aftale, man har haft med de forskellige gruppeformænd.

Når vi så har fået lovforslaget gennemdrøftet i udvalget, ville det have været praktisk, om det havde været muligt tidsmæssigt at forhandle lovforslaget med de berørte instanser, jeg tænker her på de forskellige partiers kontakter til hovedstadsrådet og til amtet herovre, men det har der ikke været tid til.

Det er sust igennem trafikudvalget, og oven i købet er vi kommet så langt ud, at trafikministeren under et samråd i udvalget meddelte, at endog han ikke var klar over, hvilken stilling DSB havde til lovforslaget. Som svar på et skriftligt spørgsmål meddelte ministeren, at det havde han ingen grund til at oplyse, fordi han var overordnet for DSB. Men i første omgang måtte ministeren altså indrømme, at han som minister ikke havde haft tid til at forhandle lovforslaget med DSB; det var en arvesag fra den forhenværende. Selv socialdemokratiets egen trafikminister var ikke klar over, hvad lovforslaget indebar, ja, formanden for jernbanerådet var såmænd knap klar over, hvor vidtgående dette lovforslag var; forman-

den var nemlig ikke klar over, at vi var kommet så langt ud, at vi afgav kompetencen f. eks. på personvognsværkstedet herude i en af forstæderne.

Men nu står vi altså med et lovforslag, som reelt har fået en krisebehandling, som var det en overenskomst eller nye afgifter, socialdemokratiet skulle presse ned over befolkningen. Det har fået en krisebehandling i trafikudvalget, og nu står vi altså med de lemfældige rester.

Ved denne andenbehandling er der så stillet 5 ændringsforslag. Det første ændringsforslag er stillet af ministeren, og heri er det, ligesom ministeren siger: o. k., vi afgiver ganske vist en kompetence, men det sker ved, at man først aftaler med mig, hvad der skal ske i sagen. Det er formelt en forbedring af det foreliggende lovforslag, reelt har jeg nok nogen tvivl om, hvor meget det betyder. Men da det altså muligvis er en lille forbedring, kan vi støtte dette ændringsforslag.

På grund af den hastige gang, som forslaget har haft, er der også indløbet en lille teknisk fejltagelse i ministeriet, og det ændres i ændringsforslag nr. 2. Sådanne tekniske fejltagelser skal vi selvfølgelig nok hjælpe ministeren med at få rettet, så derfor kan vi også stemme for ændringsforslag nr. 2.

Vedrørende ændringsforslag nr. 3 og 4 drejer de sig begge to om kompensationsbeløbet, som staten nu skal betale til hovedstadsrådet. Hvis det var således, at det mest vidtgående, det fra SF, kom til afstemning først, er det klart, at vi ikke kunne støtte det, ud fra den betragtning, at ministeren i denne henseende har været lidt mere »sparsommelig« og har nedsat beløbet til 133 mill. kr. Vi kan altså støtte ministerens ændringsforslag omkring kompensationsbeløbet ud fra den betragtning, at det dog er bedre end det, ministeren i første omgang kom til folketinget med.

Ændringsforslag nr. 5 fra ministeren kan vi ikke støtte. Det går jo ud på, at man ligesom tager den del ud af lovforslaget, som omhandler trafikrådet. Vi ønsker trafikrådet nedlagt hurtigst muligt, det var vi enige med ministeren om, og det var sådan set det eneste punkt, vi var enige med ministeren om vedrørende denne lovgivning. Ministeren måtte altså bøje sig for et flertal og blev overtalt til at stille ændringsforslaget gående på, at trafikrådet eksisterer som institution, indtil lovforslaget træder i kraft.