

(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.