

[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