

[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 velbjærgede; 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.