

[Trafik- og kommunikationsministeren]

grete Auken for en times tid i studiekredsen ved allerede nu at sige lidt om de 30 pct., og hvorfor de er kommet ind.

Jeg har lagt mærke til, at der er så få af ordførerne, der har citeret formuleringen korrekt, nemlig at »mindst 30 pct.« skal i 1992 være gennemført af private entreprenører. Så der er ikke tale om, som det blev nævnt, at det skulle være 30 pct. Det kan være 40 pct., det kan være 35 pct.

Tallet er kommet ind for at understrege, at der skal stræbes imod en privatisering. Der skal ligge et incitament. Der skal ligge et pres, vil jeg hellere kalde det, på ledelsen af det nye system i retning af at arbejde med licitation og prøve på at få hævet mængden af privat kørsel inden for det nyetablerede eller retablerede HT-system. Derfor de 30 pct. Det er, for at der kunne være dette pres, dette krav om, at mindst 30 pct. til den tid skal være privat.

Skulle det så – det må jeg sige til fru Tove Lindbo Larsen – ikke kunne nås inden for de to år, ja, så står der, at der kan dispenseres fra bestemmelsen. Men det er vigtigt at holde fast ved, at der her er lagt en linje ind, som skulle kunne udvikle en større privat andel i busdriften, og det er forklaringen på, at der er sat et tal ind, som man skal søge at nå inden for de første to år. Det var så den del af studiekredsen.

Så vil jeg sige om lovforslaget i øvrigt at som det er fremhævet, er formålet med det først og fremmest at prøve på at styrke den kollektive trafik i området nu, hvor vi har lejligheden til det, idet vi skal lave en opfølgning på ophævelsen af Hovedstadsrådet, som der jo tegnede sig et flertal for for et øjeblik siden.

Denne styrkelse af den kollektive trafik skal først og fremmest ske ved, at HT videreføres. Det HT, der videreføres, kunne jeg sige, får en mere effektiv ledelsesform. Det synes jeg der har været talt forholdsvis lidt om. Der er bygget en hel del ting ind i lovforslaget, som skulle kunne fremme effektiviteten, fremme lønsomheden og fremme en bedre publikumsservice i den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

I den forbindelse er ledelsesformen, som er foreslået, vigtig, dette med at forslaget sikrer en lille bestyrelse, der skal have det overordnede ansvar for selskabet, mens en direktion skal varetage den daglige administrative og økonomiske ledelse, hvorved man undgår den nuværende politiske detailstyring, som jeg har lagt mær-

ke til at mange har accepteret eller har peget på faktisk eksisterer, også i indlæggene her i dag.

Jeg tror, det er helt væsentligt at komme væk fra denne politiske detailstyring og over til en ledelse, som har administrative og økonomiske hovedhensyn at lede virksomheden efter. Det er sandelig meningen, at denne direktion skal være en selvstændig ledelse af den daglige drift. Bestyrelsen har det overordnede ansvar. Direktionen har det selvstændige daglige ansvar for driften.

Det er for at sikre en mere økonomisk drift af busselskabet, at der er foreslået en licitationsordning, fordi der løbende skal ske offentligt udbud af kørslen. Det er derfor, der står »mindst 30 pct.«. Det er en understregning af, at det skal være et løbende udbud af kørslen.

Med dette, og jeg gentager: mindst 30 pct. af den samlede kørsel efter 1. april 1992 af private vognmænd, vil vi i overensstemmelse med regeringens erklærede politik i øvrigt åbne op for en større privat deltagelse i buskørslen. Det krav er ikke på nogen måde udtryk for et indgreb i det kommunale selvstyre, for selskabet er jo frit stillet med hensyn til, på hvilket grundlag man vil byde ud, og kan fastsætte kvalitetskrav med hensyn til materiellet, som skal anvendes, og selskabet er frit stillet med hensyn til, om et givet tilbud skal antages.

Det giver mig så lejlighed til at sige til fru Lis Noer Holmberg, at når der er indsat en bestemmelse om, at man ikke behøver at tage imod et tilbud, så kan det jo være, fordi tilbudene er for dyre. Man har eksempler på, at man ved licitationer gennem samarbejde eller aftaler mellem de licitationsgivende, tilbudsgivende, får priser frem, som ikke er acceptable, og dem skal det selvfølgelig være muligt at afvise, således at man kan udbyde i ny licitation. Derfor skal der være en bestemmelse om, at man ikke har pligt til at tage det, som kommer ind. Der kan også være andre ting, som ikke opfylder det, som man ønsker opfyldt, og så må man på den igen.

Jeg lægger megen vægt på den del af lovforslaget, som vedrører tilbageførslen af S-togene til DSB's drift. Derved skabes der mulighed for en mere effektiv ledelse af S-togsdriften, fordi DSB inden for det styringssystem, som kommer til at gælde for DSB, det såkaldte nettostyringssystem, får et selvstændigt ansvar for S-togsdriften, hvad der ikke har været tilfældet for den periode, hvor DSB har kørt som entrepre-