

[Trafikministeren]

om, at dette også vil blive resultatet i hovedstadsområdet. I denne situation vil selskabet være klart motiveret for at udbyde en større del af buskørslen, men hvis det mod forventning ikke bliver tilfældet, vil det blive overvejet at forhøje lovforslagets minimumsprocent på 30. Dette er et tilsagn til Fremskridtspartiet, der har foreslået, at der skal ske en forhøjelse af udbudsprocenten fra 30 til 50. Det skyldes ikke principiel uenighed vedrørende privatisering, at jeg ikke har tilsluttet mig ændringsforslaget, men jeg mener imidlertid, at kravet om mindst 30 pct. privat kørsel vil lægge det fornødne pres på selskabets ledelse, og at erfaringerne med udbudet vil resultere i større privat deltagelse i kørslen.

Jeg skal endvidere give Fremskridtspartiet det klare tilsagn, at jeg ikke agter at dispensere fra minimumskravet på de 30 pct., medmindre der foreligger helt specielle omstændigheder, f.eks. at der ikke indkommer bud fra private, eller at tilbudene, beregnet efter sammenlignelige metoder, viser, at udgifterne overstiger, hvad HT selv vil kunne udføre kørslen til. Jeg håber, at man på ny vil overveje sin stilling efter disse tilsagn.

Socialdemokratiet har i udvalgsbetænkningen anført, at den øgede private deltagelse vil forringe arbejdsmiljøet for medarbejderne i trafikelskabet, ligesom der er udtrykt mistillid til, at private vognmænd vil tage samme hensyn til det ydre miljø, som HT hidtil har gjort. Må jeg i den forbindelse erindre om, at uden for hovedstadsområdet er det hovedreglen, at det er private vognmænd, der udfører kørslen, og at dette mig bekendt ikke har givet anledning til problemer, samt at selskabet vil kunne fastsætte krav til det materiel, der benyttes.

Socialdemokratiet mener endvidere, at forslaget efterlader usikkerhed om opretholdelse af HT's eksisterende særordninger. En sådan usikkerhed eksisterer ikke. Som det flere gange er oplyst under udvalgsbehandlingen, er der intet i forslaget, der lægger op til ændringer. Selskabet vil fortsat have den fulde kompetence til at opretholde og udbygge særordninger for pensionister, handicappede og telebusser. Jeg skal i den forbindelse erindre om, at der allerede i indeværende år vil blive fremsat lovforslag om, at nyanskaffede busser skal udstyres således, at bevægelseshæmmede med eller uden kørestol kan befordres, og i den forbindelse hå-

ber jeg, at jeg efter nøje granskning og studium kan tilfredsstille det, som hr. Arne Melchior for lidt siden gav udtryk for.

Jeg må således afvise enhver påstand om, at forslaget bærer mere præg af borgerlig ideologi end praktisk politik.

Det er et udtryk for en liberal borgerlig tankegang, som omsat til praksis betyder effektivitet, afbureaukratisering og styrkelse af den kollektive trafik gennem øget privatisering.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Ministeren anstrengte sig jo meget for at begrunde principperne i forslaget, og jeg vil bestemt ikke sige, at jeg er overbevist, for der står et spørgsmål tilbage, nemlig hvorfor ministeren ikke har forhandlet det med de berørte parter. Når nu man har været så optaget af at få udarbejdet et forslag og begrundet det med sine egne principper, så var det dog relevant, om man også havde forhandlet det med de mennesker, der er involveret i og har ansvaret for den kollektive trafik.

Ministeren havde et par bemærkninger omkring vort betækningsbidrag, arbejdsmiljø og ydre miljø, og jeg behøver ikke at sige til ministeren, at der er jo megen forskel på det ydre miljø i et åbent landskab og i en storby. Vi har haft mange diskussioner i udvalget om både arbejdsmiljø og ydre miljø, og de deputationer, der har været, har meget klart sagt til os, at der var problemer med de private vognmænd, og det må vi naturligvis påpege ved behandlingen her i salen.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Ministeren kan godt stoppe al den snak om 30 pct., for det er ikke 30 pct., men reelt 12 pct., der foreslås.

18 pct. af kørslen udføres i dag af private. Hovedstadsområdet har opsagt samtlige disse kontrakter, og det gale er, at ministeren stiltiende accepterer, at Hovedstadsrådet foretager disse skridt. De billigste ruter vil blive udbudt i licitation først, og efter hvad jeg har fået oplyst, sparer man 100 kr. pr. time pr. bus ved at benytte de private. Hovedstadsrådet har altså opsagt samtlige kontrakter, og de går ud i licitation, hvorimod de langt, langt dyrere HT-ruter får