

[Dohrmann]

lov til at fortsætte uændret. Derfor kom jeg også i en kort bemærkning til hr. Arne Melchior ind på de 300 mio. kr., som Hovedstadsrådet skal betale i erstatning til de private busselskaber.

Nu er indenrigsministeren her desværre ikke, men så vil jeg godt bede trafikministeren besvare et spørgsmål. Tror ministeren, at Hovedstadsrådet, som ellers altid jamrer over, at de ikke kan få pengene til at slå til og bliver snydt, har 300 mio. kr. til udbetaling af erstatninger til private vognmænd, fordi de har opsagt deres kontrakt? Det er de nemlig forpligtet til. Jeg synes derfor, at vi skal benytte tiden mellem anden og tredje behandling til, at ministeren kan få disse ting sat på plads, så det bliver et forslag, der går privatiseringens vej, som det også står i fremsættelsestalen. Det har det ikke gjort foreløbig, de private er blevet reduceret med 18 pct. i og med, at Hovedstadsrådet har opsagt kontrakterne.

Arne Melchior (CD):

Trafikministeren havde nogle delvis sensationelle betragtninger om demokratiet i bestyrelsen for det nye selskab, idet han siger, at de kommunale råds indflydelse ikke bør være afhængig af deres økonomiske forpligtelser, og at det er en debat om demokrati. Nu er det jo først og fremmest en debat om trafik, men selvfølgelig er der det demokratiske aspekt. Det er jo ganske interessant, at en minister i en borgerlig regering, som bygger på privatkapitalistisk grundlag, ikke mener, at den økonomiske indflydelse har nogen demokratisk sammenhæng med, hvor meget man har at skulle have sagt på de pågældende områder. Jeg er ikke ganske enig med ministeren, og det er opsigtsvækkende, at en minister af netop denne observans og regering siger noget sådant.

Men det drejer sig yderligere – foruden om de økonomiske forpligtelser – også om, hvor de mange borgere bor. Det er vel relevant at diskutere, hvem der skal bestemme over trafikken. Det må vel ikke mindst være dem, der skal bruge den mest, hvor de mange kilometer køres, og hvor de mange borgere bor. Det tror jeg nok ministeren vil give mig ret i ved nærmere overvejelse.

Frygten for et flertal bestående af Københavns Kommune og Københavns Amt, 4 repræsentanter over for 3, kan jeg ikke dele. Det

skulle jo forudsætte, at Københavns Amt og Københavns Kommune havde fælles interesser, som er anderledes end Frederiksberg Kommunes og de to øvrige amtsråds. I den 5-mands-bestyrelse, som er foreslået, kan man lige så vel frygte, at de tre amtsråd får et automatisk flertal over de to kommuner, for det er da mere naturligt at antage, at amtsrådsrepræsentanter har fælles interesser i forhold til kommunerne. Jeg frygter nu ingen af delene. Jeg går ud fra, at der vælges sagligt betonedede og sagligt interesserede mennesker ind i en sådan bestyrelse, og at de ikke vil få spor svært ved at finde ud af tingene i fællesskab.

Men der er i høj grad noget privat- og samfundsøkonomisk stødende i, at et område, der måske har 5 pct. af passagererne, de kørte kilometer, stoppestederne og interesserne hele vejen igennem, har 20 pct. af stemmekraften ved bestyrelsesbordet, så jeg vil bede ministeren overveje spørgsmålet endnu en gang i den tid, vi forhåbentlig vinder nu ved en ny udvalgsbehandling.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg kan ikke nære mig for at sige, at jeg har 6 års erfaring i at forhandle udvalgspladser og poster med CD og Kristeligt Folkeparti, og jeg ved godt, hvem der har været den ofrende part i den forbindelse. Så jeg står ganske rolig i den debat, som hr. Arne Melchior har rejst.

Jeg går ikke tættere på. Jeg har opfattet det her som en debat med udsving fra, skal vi sige Hjallerup Marked – i den forbindelse specielt hr. Dohrmann – og til ædel dåd, her tænkte jeg på hr. Arne Melchior. Jeg tror, at vi kan få de to ting til at hænge sammen, inden vi når til vejs ende, og det skal være min sidste bemærkning i dag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1 og 2
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 1
forkastedes, idet 11 stemte for, 105 imod.

§§ 3–13, ændringsforslag nr. 2 og § 14, således ændret,