

[Tove Lindbo Larsen]

Forslaget om den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet har været tilbage i udvalget mellem anden og tredje behandling. Undskyldningen herfor var, at et af regeringens støttepartier i denne sag ville se nærmere på styringsmodellerne. I udvalget blev der ikke nævnt et ord om dette, men derimod kom der et ændringsforslag fra ministeren til privatiseringsparagraffen. De mindst 30 pct. privatisering blev ændret til henholdsvis 15, 30 og 45 pct. i årene 1991, 1992 og 1994, og det er der nu flertal for.

Jeg vil gerne spørge ministeren: Hvad er den saglige begrundelse for at ændre dette? Hvad har åbenbaret sig for regeringen, siden lovforslaget blev udformet? Er der sket noget særligt inden for den kollektive persontrafik, siden man er kommet med denne stramning af privatiseringen? Der skulle vel ikke være tale om en handel med stemmer til gennemførelse af lovforslaget, så det saglige er gledet i baggrunden.

Socialdemokratiet er stadig imod privatisering af den offentlige kollektive trafik og stemmer imod ændringsforslaget.

Margrete Auken (SF):

Det er helt kønt, at fru Tove Lindbo Larsen efterlyser en saglig begrundelse. Det har vi gjort i udvalgsarbejdet – om vi kunne få en saglig begrundelse for privatiseringen. Det har vi ikke kunnet. Det, der viste sig under førstebehandlingen, nemlig at baggrunden for privatiseringsforslaget skulle søges i de nyreligiøse bevægelser og ikke i sagligheden, har under udvalgsbehandlingen vist sig at være rigtigt.

Jeg erindrer fra førstebehandlingen, hvor jeg spurgte et par Radikale, om de støttede dette forslag – vi har jo tidligere haft De Radikale med os, når vi har skullet styrke den kollektive trafik – at der blev sagt ja med en stor armbevægelse. Derefter spurgte jeg vedkommende, om hun vidste, om f.eks. DSB's rutebildektion kunne byde med på den dér privatisering. Ja, naturligvis, sagde hun så, for hun troede jo, der var saglighed i det. Da vi spurgte, viste det sig, at det kunne de ikke, for det drejede sig ikke om saglighed.

Nu kommer så dette ændringsforslag, hvor man siger 45 pct. i stedet for 30 pct., og i og for sig falder det jo godt i tråd med den nyreligiøse bevægelse. Her er nogle private vognmænd, som regeringen skal nusle om, det har Fremskridtpartiet klar interesse i, det har Det Radi-

kale Venstre åbenbart – jeg vil ikke sige klar interesse i, for det tror jeg ikke – men bøjet sig for. Det er, hvad der er sket i denne sag.

Det siger sig selv, at SF stemmer imod det, men jeg mener, at dette ændringsforslag tydeligt viser, hvad der er sket med hele dette forslag.

Så vil jeg egentlig gerne spørge både De Radikale og Venstre: Hvad er det her for en indblanding i Københavnsområdets busdrift? Det er helt utroligt, at man sidder i Venstre og i Det Radikale Venstre og blander sig ned i detaljen i, hvordan hovedstadsområdet skal drive sine busselskaber. Det kommer vi selvfølgelig til under selve hovedforhandlingen. Jeg mener bare, dette ændringsforslag viser, hvordan alle principper, alt, hvad der hedder holdning, i forhold til den kollektive trafik er blevet bøjet over for én holdning, nemlig Fremskridtspartiets, hvor der skal gives mest til de store private, så man kan stikke pengene i vennernes lommer og ikke i befolkningens.

Dohrmann (FP):

Ved andenbehandlingen havde jeg mange kritiske bemærkninger til ministeren, fordi han mere eller mindre passivt blot havde siddet og kigget på, at det socialistiske flertal i Hovedstadsrådet som en modforanstaltning mod det foreliggende lovforslag har opsagt samtlige de kontrakter, man havde med private vognmænd, og dermed helt tilsigtet, politisk tilsigtet, forsøgte at sabotere det foreliggende lovforslag.

Nu skal man jo ikke bare være negativ. Ministeren skal have at vide, når de begår noget forkert, eller når de undlader at foretage sig noget. Men de skal selvfølgelig også have ros, når de så en gang imellem gør noget godt, og det synes jeg virkelig trafikministeren har gjort i denne situation. Ministerens ændringsforslag vil jo, såfremt det bliver vedtaget, være ensbetydende med, at lovforslaget nu får den virkning, som der står i bemærkningerne var hensigten med det.

Den ændring, at 45 pct. af kørslen skal udføres af private, er selvfølgelig en foranstaltning, som først og fremmest vil komme kunderne, altså dem, der benytter de offentlige trafikmidler her i hovedstadsområdet, til gode. Der er jo ikke, som fru Margrete Auken siger, nogle, der skal sidde og skumme fløden. Nej, det, det dre-