

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Svend Erik Hovmand er imod, at HT – og måske også DSB og andre – går ud og konkurrerer. Er hr. Svend Erik Hovmand så også imod, at det svenske Linjebus er kommet ind – og det er jo svensk – på HT-området og f.eks. i Slagelse? Er hr. Svend Erik Hovmand også imod, at svenskerne kommer ind, og at f.eks. danske selskaber, selv om de er halvoffentlige, ikke kan gå ud og konkurrere på lige fod med andre?

Kaj Ikast (KF):

Vi har jo i dette høje Ting mange gange diskuteret Københavns trafikproblemer, HT's problemer. I 1989 fik vi så loven om en privatisering og udlicitering af 45 pct. af den kørsel, der var inden for HT's område. Der blev holdt dommedagstaler i dette høje Ting mod gennemførelsen af denne udlicitering.

Jeg tror, de ansatte, brugerne og vi i Folketinget i dag vil erkende, at vi har et betydelig bedre HT, betydelig bedre materiel, bedre service, bedre drift, og jeg tror – som en af dem, der bruger HT meget – at brugerne er særdeles godt tilfredse.

Var det egentlig ikke det, der var intentionerne med loven i 1989, nemlig at vi skulle bringe HT i et konkurrencemæssigt forhold, så vi kunne få en højere standard? Jeg mener, at loven er lykkedes, og at vi nok har et af de bedste transportselskaber i Europas hovedstæder i dag – vi fik skabt et transportselskab i en fortsat udvikling, hvor medarbejderne er motiveret i deres forståelse af økonomien bag ved deres arbejdsplads. Derfor vil Det Konservative Folkeparti støtte lovforslaget. Vi følger intentionerne med, at der skal være et 100 pct.s udbud. Så kan vi diskutere, om det skal være færdigt til år 2002, eller om vi vil gøre det noget hurtigere. Hvorfor der netop er valgt det tidsinterval, vil vi nok bede om nogle forklaringer på; det kan godt være, at der er en naturlig forklaring på det, men den regner jeg med at ministeren giver os i udvalget, så vi kan få en debat om det.

Der er en hel del andre ting, vi gerne vil diskutere med hensyn til selve aktieanvendelsen, om garagerne og de vedligeholdelsespladser, der tilhører selskabet, for hvem skal være ejeren dér? Men det er ting, som jeg mener er underordnede i forhold til det store vue, og dér vil jeg kunne forudsige, at hvis vi fortsætter samme udvikling med HT, som vi har haft de sidste fire år, så vil det være en konkurrent til al trafik i Storkøbenhavn, og vi kan være stolte af det.

Tommy Dinesen (SF):

Det var jo rart at høre, at der er forskel på den måde, man vurderer lovforslaget på fra Venstre og De Konservative, og jeg synes, det var fornuftige ord, der lød fra De Konservative, hvilket vel ikke kan komme bag på nogen i denne her sag.

SF synes selvfølgelig, det er et udmærket forslag, der ligger her. Det har vi også sagt før, når vi har diskuteret disse ting, og vi har også bakket op om et lignende forslag oppe i Aalborg, hvor SF's lokale folk også gik ind for, at man oprettede selskab på denne måde.

Det med de vandtætte skotter er jo noget, der har været diskuteret i de sidste 10 år. Vi mener også, at der skal være vandtætte skotter. Når det er sådan, at staten, kommunen eller amtet, eller hvem der er med, går ud og skal konkurrere med private, så skal det være således, at man er sikker på, at man kender den rigtige pris, så der ikke er nogen, der bliver forfordelt frem for andre. Det er krav, vi har stillet før, og det mener vi stadig væk er relevant.

Fru Tove Lindbo Larsen var inde på kørehviletidsbestemmelserne og sagde, at ministeren måske ville sige, at det var arbejdsgiverne, der selv skulle finde ud af det. Det er ikke helt rigtigt; det står i arbejdsmiljøloven, og vi vil godt appellere til i det her tilfælde, at det bliver en del af det, man sender ud, når man skal udlicitere en rute, nemlig at kørehviletidsbestemmelserne overholdes, for vi ved, at der af nogle private – også når det drejer sig om lastbiler – læves fusk på disse områder, og det vil vi ikke være med til. Vi mener også, at HT må se efter, at de her ting bliver overholdt.

En anden ting, som vi mener er vigtig – der står godt nok ikke noget om størrelsen af bestyrelsen i lovforslaget – er, at bestyrelsens sammensætning afspejler forholdet mellem aktionærerne. Vi mener, at når f.eks. Københavns Amt betaler 40 pct. til budgettet i det her, er det også vigtigt, at de selvfølgelig er med i bestyrelsen, og vi vil da godt sige, at vi håber, det bliver en forholdsvis bred bestyrelse. Det er nok noget af det, vi kommer til at diskutere senere.

Vi mener også, at der skal stilles krav om bedre og mere miljøvenlige busser. Det er noget, der kan gøres, når ruterne skal udliciteres, og det er i hvert fald noget, vi godt vil bakke op.

Når vi snakker kollektiv trafik, er det selvfølgelig vigtigt, at den fungerer optimalt, og derfor er vi meget positive over for dette lovforslag. Vi håber også, man kommer så langt en skønne