

[Thorndahl]

må jeg i hvert fald læse dem – nogle rammer, nogle retningslinjer, der set ud fra de private busentreprenørers synspunkter var rimelige og selvfølgelig også helt tilfredsstillende og rimelige set fra hovedstadsrådets side. Disse aftaler, disse garantier, dette grundlag forsvandt næsten til ingenting, da man skulle forny kontrakterne sidste år. Det var i og for sig en fantastisk ting at opleve, at man havde lokket – hvis man kan bruge det udtryk – nogle mennesker, nogle virksomheder ind i et afhængighedsforhold, som de simpelt hen ikke kunne bringe sig ud af. Og så strammer man simpelt hen kvælertaget omkring dem ved at stramme kontrakterne op, på trods af at man fjernede sig temmelig meget fra det grundlag, som trafikrådet og andre myndigheder havde tilvejebragt på den tid. Denne, skal vi kalde det socialisering, som man i princippet har besluttet for de private busentreprenørers vedkommende, var selvfølgelig også helt i strid med forudsætningerne. Den var ikke forudset, og der er ikke belæg for den. Der er ikke én eneste antydning fra folketingets forhandlinger om denne trafiklovgivning, som giver grundlag for at formode, at det var det, der var meningen. Men fordi man havde fat i dem med kontrakterne, kunne man altså simpelt hen stramme det, man kunne kalde kvælergrebet, om disse busentreprenører.

Jeg føler derfor, at hovedstadsrådet, sådan som jeg oplever det, og sådan som jeg mener det har fungeret, har eksisteret og eksisterer med en form for politisk ansvarsforflygtighed. Hovedstadsrådet er ligesom placeret frit svævende mellem folketing og de direkte valgte kommunalbestyrelser, og det har, som jeg nævnte det, også til konsekvens, at der ikke er ret mange af rådets medlemmer, der tager deres job i hovedstadsrådet politisk alvorligt.

Derfor er vi fortsat af den opfattelse, som vi ved en række tidligere lejligheder har givet udtryk for, at hovedstadsrådet snarest muligt bør afvikles. Vi har jo stillet forslag om det et antal gange, og det synspunkt har vi ikke haft anledning til at ændre. Jeg skal i øvrigt henvise til alle de betragtninger, som vi i den forbindelse har gjort gældende, og så kun lige lægge de nyere betragtninger til, som jeg har tilføjet i anledning af indenrigsministerens redegørelse. Men det er helt klart: vi ønsker ikke at opretholde hovedstadsrådet i

denne form; der skal i hvert fald ske meget afgørende ændringer, før vi vil gå med til noget sådant.

Ingerlise Koefoed (SF):

Hvis man gik en tur på Frederiksberg, i København eller i en af kommunerne i et af hovedstadsamterne og spurgte befolkningen, hvad den mente om hovedstadsrådets virksomhed, ville man sandsynligvis i mange tilfælde ikke få noget svar. Og hvis man endelig fik et, ville det nok dreje sig om Hovedstadsområdet Trafikselskab, for det er, tør jeg påstå, den eneste del af hovedstadsrådets virksomhed, som befolkningen kender. Alt det andet: planlægningen, koordineringen og den slags vil sikkert for de fleste være temmelig ubekendt stof, noget, som behandles et eller andet sted i en eller andet politisk regie, men i hvilken regie vil de fleste næppe vide ret meget om.

Den skriftlige redegørelse om hovedstadsrådet, som vi behandler her i dag, betragtes som et oplæg til en diskussion om hovedstadsrådet, en diskussion, som skal foregå før revisionen af loven om hovedstadsrådet, og som, efter hvad der står i redegørelsen, skal foregå både her i folketinget, ude i kommunalbestyrelserne og blandt befolkningen i al almindelighed.

Det er derfor naturligt for mig først og fremmest at spørge: hvordan har man fra indenrigsministeriets side tænkt sig at få diskussionen i gang? Vil man alene udsende denne redegørelse, der jo ender med at fastslå, at loven om hovedstadsrådet næppe skal ændres ret meget? Eller vil man gennem et bredt materiale, f. eks. med forslag om alternative løsninger på planlægnings- og trafikproblemer, med forslag om en alternativ sammensætning af hovedstadsrådet osv. – hvis hovedstadsrådet da overhovedet skal fortsætte – på den måde forsøge at give mennesker et diskussionsgrundlag og et grundlag for at finde ud af, at hovedstadsrådet arbejder med meget andet end mere eller mindre gode forsøg på at udbygge den kollektive trafik inden for hele hovedstadsområdet?

Redegørelsen, som den foreligger i dag, vil næppe kunne vække den store diskussion, for den synes mest at have det formål at fastslå, at nu har vi et hovedstadsråd, og at hovedstadsrådet er kommet for at blive. Den