

[Agnete Laustsen]

jo, som også trafikministeren nævnedes det, er den samme ledelse, som skal såvel afgive som vurdere tilbudene på kørsel, og det kan vel næppe siges at betrygge den fair konkurrence-situation, som forslaget jo også fremhæver det vil tilstræbe.

For så vidt angår forslaget i øvrigt – og det er efter min mening jo delelementer af det overordnede sigte, nemlig at bevare HT's hovedindflydelse og dominans på den kollektive hovedstadstrafiks område – skal jeg blot sige, at vi fastholder den lov og sigtet med denne, som vi som sagt vedtog for kun to år siden.

**Svend Heiselberg (V):**

Hvis loven om hovedstadsområdets persontrafik, som blev vedtaget for to år siden, havde været en dårlig lov, havde det været i sin orden at ændre den. Men vi synes, den lov, som blev vedtaget for to år siden, skal stå sin prøve. Man kan måske sige, at de krav, som rejses fra HT over for private vognmænd, er noget skrappe, men nu forholder det sig jo sådan, som ministeren også har sagt, at 1. etape er gennemført og man er i gang med 2. udbudsrunde.

Jeg kan godt se, at det er et smigrende tilbud, Socialdemokratiet har givet, nemlig at hele HT skal udbydes i licitation inden 1997. Men Socialdemokratiet tager jo alligevel både livrem og seler på, idet de åbner for den mulighed, at HT skal have lov til at byde på egen virksomhed og samtidig have mulighed for at oprette nye selskaber eller lignende.

Venstre kan ikke støtte lovforslaget. Men jeg vil da ikke undlade at give udtryk for, at jeg føler, der er ved at komme ny og bedre ledelse inden for HT. Jeg synes, at HT kører bedre, end de tidligere har gjort, og det må vel også siges at have været påkrævet. Der har været for mange episoder, hvor det er passagererne, der er blevet taget som gidsler i HT's fagforeningspolitik. Jeg håber, at den tid er forbi.

Venstre må altså afvise lovforslaget.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg må indrømme, at de meninger, der er kommet til udtryk under debatten om det foreliggende forslag, har forundret mig lidt. Jeg kan heller ikke lade være med at tænke på, at da vi for et års tid siden diskuterede den nye havnelov, var der ret mange, der blev forbavsede over, at vi f.eks. i SF gik ind for, at man måtte

konkurrere. Dette forslag skal da opfattes – sådan opfatter vi det i SF – således, at man giver HT mulighed for at gå ud og konkurrere på lige fod med alle andre. Det er da det, det drejer sig om.

Det, der sker alle steder og især i hovedstadsområderne over hele verden, er jo, at man laver nye trafikformer med baggrund i den forurening, som bilismen giver. Der sker udvikling af light rail, altså letbaner, som har været omtalt, der kommer duobusser, der er eldrevne sporvogne og andre muligheder. Det er da rigtigt, som ministeren siger, at vi i sidste uge diskuterede et andet forslag med baggrund i letbaner, men vi synes, det er i orden, at HT kan gå ud sammen med DSB, men også gerne i konkurrence med DSB, og byde på nogle af disse forskellige løsninger. Det er vigtigt at gøre den offentlige transportsektor mere strømlinet med hensyn til de muligheder, der findes for at løse dagens trafikproblemer, og det er sådan, dette forslag skal opfattes. I f.eks. London gør man også noget nyt. Der går man bare en anden vej, idet det er alles kamp mod alle, hvor flere linier konkurrerer med hinanden. Det er totalt kaos, og der er efterhånden ikke nogen faste køretider for busserne.

Vi prøver at gøre noget andet her, nemlig at lade HT, eller hvem det nu kan være, gå ud og konkurrere, gerne sammen med det private erhvervsliv – det har vi ikke noget imod. Vi mener, at det private erhvervsliv og det offentlige godt kan gå sammen på nogle områder, og at det skaber en god udvikling.

Det er jo også sådan, at hvis der ikke sker noget, er der stor sandsynlighed for, at udenlandske selskaber går ind og overtager en meget stor del af busdriften i Danmark. Det får de jo lov til ifølge EF, og der er jo allerede gået et udenlandsk selskab ind på det danske marked, så hvorfor ikke give de danske selskaber de samme muligheder for at gøre det?

Jeg vil slutte af med at kommentere de udtalelser, der har været om, at det med arbejdsmiljøet ikke er noget problem. I sidste nummer af buschaufførernes fagblad viser det sig, at det er et gevaldigt problem – i hvert fald for chaufførerne. I de private busselskaber kan chaufførerne køre i 13 timer; i HT kan man højst komme til at køre 8,5 timer. Det er et problem, og det er noget, der presser chaufførerne til at køre læn-gere, end de skal, og det går igen ud over trafik-