

[Tove Lindbo Larsen]

der må gøres noget. Jeg har forstået af bemærkningerne, at man kan komme i den situation i den lange procedure, at ca. 20 pct. bliver tilbage til statskassen, altså 14 mio. kr. Men det kan jo godt være, at det, som vi nu vedtager, har en præventiv virkning – det var da i hvert fald meningen.

Ærgerligt er det, at det er nødvendigt, men det er selvfølgelig ikke rimeligt, at nogle passagerer kører gratis og lader andre betale for deres kørsel.

Forslaget er en del af finanslovsforliget for 1993, og Socialdemokratiet vil gerne medvirke til en hurtig gennemførelse af det samlede forslag.

Jeg skal på det radikale partis vegne meddele, at de går ind for dette forslag.

Agnete Laustsen (KF):

Lovforslaget blev jo fremsat før regerings-skiftet af daværende trafikminister Ikast, og det kan derfor næppe undre, at jeg på Det Konservative Folkepartis vegne kun kan udtrykke min glæde over, at den nuværende trafikminister har ønsket at genfremsætte det.

Det er unægtelig lidt af et blandingsgodsfor-slag, der både tager stilling til konsekvenserne af loven om Ørestaden i relation til det deri indeholdte forslag om oprettelse af lette bybaner og til konsekvenserne af finansloven i relation til effektivisering af inddrivelse af restancer for manglende betaling for kørsel med S-tog.

Begge ingredienser er positive, selv om jeg ligesom fru Tove Lindbo Larsen jo nok må erkende, at det kan forekomme lidt overvældende at skulle skride til løntilbageholdelse eller modregning i overskydende skat for en billet-afgift på 500 kr. Men all right, set i perspektiv af, at disse i sig selv små beløb i juli 1991 løb op på en restance på 70 mio. kr., er det vel rimeligt. Og så kan midlet som sagt også virke præventivt.

Juridisk ukompliceret synes det imidlertid ikke at have været at indføre en sådan regel. Jeg har sågar noteret mig, at Menneskerettighedskonventionen har været inddraget i overvejelserne.

Letbanernes fremtid som led i den kollektive trafikplanlægning i hovedstadsområdet finder vi helt naturlig.

Jeg kan med disse ord tilslutte mig forslaget.

Erik Larsen (V):

Da Venstres ordfører i denne sag, hr. Svend Heiselberg, desværre ikke har kunnet være til stede, skal jeg fremføre Venstres synspunkter.

Venstre kan give sin tilslutning til lovforslaget. Vi finder det naturligt, at der sker et samarbejde vedrørende den kollektive trafikplanlægning i København. Men det får os til at spørge: Hvad med den private busdrift? Vil den ikke blive berørt af en sådan planlægning? Og vil de ikke have en interesse i at blive delagtiggjort i den kollektive planlægning? I den forbindelse vil jeg gerne vide, om man har spurgt de private busselskabers organisation.

Det andet punkt er, som det tidligere er nævnt, blot en udmøntning af finanslovaftalen. Vi må alligevel sige, at det overrasker os, at der i juli 1991 var en restance på 70 mio. kr. som følge af ikke gyldige rejsehjemler. Vi vil også gerne vide, hvor gammel denne gældspost er. Her kan man spørge, om det ikke var en fordel at ansætte billetkonduktører i større udstrækning. Man kunne også spørge, hvor stort et beløb der i samme periode er blevet lavet hærværk for i S-togene. Man kunne ligeledes gå videre og spørge, hvor mange flere mennesker der skønnes at ville rejse med S-tog, hvis der havde været mere kontrol. Men alle disse spørgsmål kan vi jo se på i udvalget.

Vi vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet og kan støtte forslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Uanset hvilken minister der har fremsat dette forslag, synes vi, det er ret fornuftigt. Det er jo det saglige i det, det drejer sig om først og fremmest.

Hvad angår første del af forslaget, der omhandler en koordinering af takstsamarbejde, busdrift, HT og DSB, er det selvfølgelig noget, vi går ind for.

Derimod havde vi i SF en større diskussion med hensyn til de 500 kr., der selvfølgelig lyder af ret meget. De 70 mio. kr., som en anden ordfører også har været inde på, fik vi ligeledes en diskussion om. Jeg kan ikke lade være med at tænke på, at det trods alt er noget med godt og vel 40 DSB-ansatte, der her kunne have været brugt som kontrollører. I den forbindelse synes jeg, man burde overveje at se på de nedskæringer af DSB-ansatte, der er sket inden for de sidste fire år med baggrund i den fireårsaf-