

Mit spørgsmål går til hr. Svend Heiselberg. Jeg vil gerne medgive, at vi lavede en fejl i 1997. Vi lavede ikke bindinger på det tilskud, vi gav, ikke spor, og det var dumt, og derfor havde vi de der voldsomme stigninger alligevel, uden at vi blandede os i, hvad amterne foretog sig.

Kl. 12.55

Det fik lov at stige, fordi vi ikke lavede bindinger. Der var den nuværende regering betydelig klogere, da den blandede sig i sygehusenes drift. Man blandede sig, og man lavede bindinger. Hvad nu hvis man gik ind og sagde: Vi vil gerne prøve at redde det her? For jeg er stensikker på, at alle de, der står ude og venter på den kollektive trafik, altså kaster op, når de hører alle de her søforklaringer. Nu vil vi godt gå ind, for her er en meget, meget stor gruppe mennesker, der faktisk er i nød. Priserne er steget, uanset hvilke forklaringer der måtte være på det. Vil Venstre være med til det? Vi vil godt være med til at skaffe pengene. Vi vil også godt tage ansvaret for det der, hvor nogle skrigger.

Vil Venstre være med til at sige til regeringen: Nu skal vi have de her tilskud ind, så vi får priserne i orden? Og der skal bindinger ind, så det ikke bliver brugt til alt muligt andet, f.eks. som vi så det med overskud på DSB-selskaberne, som bare røg lige i den store statskasse. Og mange af de penge, der kommer ud til amterne, løber bare ned i amtskassen. Nu skal vi sikre os, at det ikke sker.

Så skal jeg spare Venstre for den massakre, som det ville blive, hvis jeg begyndte at underholde om, hvad det var, der skete med den kollektive trafik og skinnerne.

#### **Formanden:**

Det tillader tiden heller ikke. Der var et spørgsmål til hr. Svend Heiselberg.

#### **Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne sige, at Venstre ikke er indstillet på, at de umiddelbart skal gå ind med nogle ekstra tilskud. For som det har været nævnt, er det HUR, amternes trafikselskaber, der har ansvaret. Men det, jeg synes vi skal prøve at koncentrere os om, og det er jo også det, som trafikministeren allerede nu har sat i gang, er jo at se på, om det kører og opererer, sådan som det skal. For jeg mener og har den opfattelse, at de fem selskaber, som driver den kollektive trafik, må kunne gøre det på en bedre og også billigere måde.

Så kan jeg ikke lade være med at nævne, at her i hovedstadsregionen er der rent faktisk 1,8 millioner indbyggere, så det må være muligt, at en sådan befolkningstæthed kan danne grundlag for, at man kan have en fornuftig kollektiv trafik, der også kan klare sig med de almindelige prisstigninger, som kommer med løn- og prisstigningerne.

#### **Martin Lidegaard (RV):**

Jeg vil gerne starte med at kvittere for den analyse, som ministeren vil igangsætte. Den glæder jeg mig til at se resultatet af. Jeg vil også gerne kvittere for hr. Svend Heiselbergs udmelding om, at der er brug for at kigge på organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Jeg er enig.

Så bare til oplysning en gang til: De forhandlinger, vi havde i efterårets i øvrigt glimrende forlig, handlede om investeringsrammen. De handlede om, hvordan vi skulle anvende overskuddet fra DSB i fremtiden, nemlig til vedligeholdelse. Det, vi diskuterer nu, er taksterne. Det handlede de forhandlinger ikke om.

Ministeren nævner balance mellem de forskellige transportformer. Jeg er enig, men er det udtryk for balance, at priserne er steget så markant i den ene transportform, men ikke i den anden?

Ministeren nævner mobilitet. Jeg er igen enig. Hvordan tror ministeren det virker på mobiliteten for de svageste indkomstgrupper, som vi allerhelst vil have i arbejde, at de ryger ud? Derfor har jeg et spørgsmål vedrørende forslaget om at bruge en vejafgift på tunge køretøjer, som erhvervet har efterlyst, hr. Svend Heiselberg har efterlyst det i gentagne debatter, og som hr. Poul Fischer er åben over for i dagens aviser. Er ministeren indstillet på i forlængelse af sin analyse at kigge på mulighederne for at benytte et sådant provenu, der er helt konkurrencemæssigt forsvareligt i forhold til tyskerne og andre lande, til at hjælpe den kollektive trafik?

#### **Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg takker, fordi hr. Martin Lidegaard kvitterer for, at vi laver en analyse, og han er sikkert også enig i, at vi kan udvide den med nogle af de emner, som hr. Poul Fischer bragte ind.

Balance taler hr. Martin Lidegaard om. Ja, hvad er det for en balance, vi taler om? Jeg talte om balancen mellem kollektiv og individuel trafik. Men jeg sagde også, at vi har en lovgivning, der siger, hvem der har ansvaret for hvad. Og