

de her ændringer, er, at man gerne vil have, at private skal tjene penge. Vi kan jo så f.eks. i Københavnsområdet se, hvad det betyder for buschaufførernes arbejdsmiljø, hvad det betyder for, hvilken teknisk stand busserne er i osv. Vi kan også se, hvad det betyder, når det er de private firmaer, der sidder på kørslen og også skal tjene penge på det, nemlig at så bliver det dyrere, end det ellers kunne være, eller også sænker man kvaliteten, så man f.eks. lukker busruter, der er helt afgørende for, at en lang række borgere kan komme til og fra arbejde.

Men det går Venstre vel ikke så meget op i. Venstre er vel mest optaget af dem, der kan have en bil. Så må folk bare klare sig, som de kan, når det drejer sig om kollektiv trafik, for det vigtige er, at private får lov at tjene penge.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Nu synes jeg lige, vi skal forholde os til, hvad det her drejer sig om. Nu ved jeg godt, at fru Line Barfod kom susende ind ad døren og måske ikke har hørt hele min ordførertale, så vi tager lige starten af min ordførertale igen for fru Line Barfods skyld.

Der siger jeg bl.a., at grunden til, at vi står med det her lovforslag, er, at vi også efter kommunalreformen ønsker at gøre det nemt og enkelt for brugerne at anvende kollektiv trafik. Det var det første

Det næste, som jeg også gerne lige vil gentage for fru Barfods skyld, er, at vi ønsker, at de større, bæredygtige kommuner får en afgørende indflydelse på trafikalselskabernes service til borgerne, for vi mener faktisk, at prioriteringen af bustrafikken vil flytte tættere på borgerne, og det er vi tilhængere af i Venstre.

Kl. 17.10

Det er altså det, der er vores overordnede mål med hele det her lovforslag, L 83, der handler om lov om trafikalselskaber.

Det overordnede mål er fra Venstres side ikke et spørgsmål om, hvad det er for en overenskomst, buschaufførerne kører på. Det er sådan set slet ikke det, det her lovforslag drejer sig om. Det her lovforslag drejer sig om, at når vi laver en kommunalreform, hvor vi nedlægger det amtslige led, vi laver nogle større regioner, så er det også naturligt at gå ind og se på, hvordan vi kan få den kollektive trafik til at fungere.

**Den fg. formand (Birthe Skaarup):**

Tak til ordføreren. Vi går over i ordførerrækken, og det er hr. Magnus Heunicke. Værsgo.

**Magnus Heunicke (S):**

Dyrere bus- og togbilletter og færre afgangene hverdagen for befolkningen efter 3½ år med VK-regeringen. Derfor er vi selvfølgelig på vagt, når der sker større ændringer i den offentlige trafik. Vi vil arbejde målrettet imod forringelser, og vi vil sikre forbedringer for de tusindvis af danskere, der hver dag betaler mange penge for den ofte alt for dårlige service, de bliver tilbudt i busser og tog.

Desværre er det som at stå og vente på en forsinket bus i regnvejret at læse regeringens forslag til lov om de nye trafikalselskaber, for der er jo ikke mulighed for de massive serviceforbedringer og billetprisedsættelser, der er behov for i den offentlige trafik.

Lovforslaget indfører et loft over stigningen af billetpriser, så en billet maksimalt må stige i takt med pris- og lønudviklingen. Det er vi tilhængere af, og vi har selv fremsat et lignende forslag før valget, men vores forslag var mere ambitiøst, vi opererede nemlig også med en nedsættelse af billetpriserne.

Lad os tage helt konkret fat. Da regeringen kom til, kostede en billet i en københavnsk bus 11 kr., en pris, der var lav takket være de socialdemokratiske-radikale regeringer i 1990'erne. I dag er den steget til 17 kr., og med regeringens uambitiøse loft kan en billet i de københavnske busser om 10 år koste 22 kr.

Vi har altså at gøre med en regering, der nu har fremlagt en plan for, hvordan den kan fordoble billetprisen fra de 11 kr.; da den kom til, til 22 kr. i fremtiden.

Men der er også en række andre ting, vi synes er vigtige at få belyst i lovforslaget. Hvordan kan vi f.eks. sikre eksistensen af gymnasierne i udkantssområderne? I dag er det jo amterne, der driver både gymnasier og den helt nødvendige bustransport til og fra. Her mangler vi altså klarhed over, hvad forslaget og hele reformen kan risikere at betyde for de lukningstruede gymnasier.

Lovforslaget har generelt et for stort præg af centralisering over sig. Desværre er der også her tale om mere stat og mindre nærdemokrati, og nogle steder forsvinder demokratiet fuldstændig for den enkelte borger.

Lad os tage et eksempel: Det er nu staten, der gennem bloktilskuddet fastlægger serviceni-