

niveau øges væsentligt i modsætning til, hvad der er blevet sagt i flere af de bemærkninger, jeg har hørt. Der etableres en tættere kobling mellem dem, der har gavn af trafikken, og dem, som skal betale. Videreflyttes størstedelen af finansieringsansvaret for bustrafikken tættere på brugerne, opnås en mere præcis dimensionering og målretning af serviceniveauet til de faktiske pasagerbehov og dermed en mere effektiv udnyttelse af de midler, der stilles til rådighed for den lokale og regionale busbetjening.

Det hører med, at hver kommune vil blive sikret de samme økonomiske midler til denne opgave, som der bruges i dag gennem udligningsreformen. Dette er også et svar på flere af spørgsmålene. Den nye organisation af ansvaret for den offentlige servicetrafik forventes samtidig overordnet set at indebære en effektivisering.

Jeg vil derefter gå over til kommentarer til nogle de indlæg, der har været.

Mange har spurgt om, hvorfor der er forskel på trafiksselskaberne øst og vest for Storebælt. Det enkle svar, som jeg tror at alle i virkeligheden forstår, er, at det er en meget, meget mere kompliceret trafik, man har i og omkring hovedstadsområdet, og det vil jo stort set sige Sjælland.

Hr. Magnus Heunicke fra Socialdemokratiet var så venlig at sige, at han vil gå åbent ind i forhandlingerne. Det ser jeg frem til. Jeg forstår, at ideen om ét samlet selskab på Sjælland var en af de anstødssten, som var, og som hr. Magnus Heunicke lagde op til at vi skulle diskutere, og det har flere af ordførerne fra regeringspartierne og Dansk Folkeparti jo tydeligt tilkendegivet at vi da må se på.

Men vi må samtidig se på, hvad det i grunden er, der menes. Det er også svaret til hr. Martin Lidegaard og til SF's ordfører. Hvad er det, man mener, når man siger, at man vil have to selskaber? Mener man, at man vil have det nuværende HUR inklusive Roskilde Amt og så resten af Sjælland? Eller mener man, at man vil have det nuværende HUR minus Roskilde Amt, så Roskilde Amt skal høre til resten? Eller skal vi kun have et?

Det må være en af de ting, vi er nødt til at være enige om, inden vi kan diskutere, om der skal være to. Der synes jeg ikke altid, at jeg hører fuldstændig klare tilkendegivelser, men det er jo også det, vi har udvalgsarbejdet til. Det er klart, at jeg synes, det er meget vigtigt, hvad jeg har hørt under de debatter, der har været om struk-

turen. Flere har peget på, at første behandling ikke er til udvalgstekniske spørgsmål, hvad vi tit oplever, men det er til at tilkendegive, hvor man står, og det synes jeg i øvrigt man har gjort meget fint her.

Jeg synes, at fru Henriette Kjær meget rigtigt gjorde meget ud af en garanti for, at priserne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Det har flere ordførere været inde på, og det synes jeg er en meget vigtig tilkendegivelse fra regeringens, men også en fortsættelse af den linje, der er i dag, hvor vi har sagt, at vi gerne vil have, at man begrænser prisudviklingen i den kollektive trafik, og at amterne kan låne penge af staten for at være med til at begrænse den. Det er altså en fortsættelse af den linje, fordi alle var enige om, at priserne var steget for meget, og det er altså det, man nu begrænser og direkte skriver ind i loven.

Men lad mig også sige – og det står også i lovforslaget, men ikke præcis hvor – at der kunne godt være eksempler på, at der måtte komme prisstigninger ud over pris- og lønudviklingen. Hvis vi f.eks. oplever, at olieprisen går op til 100 dollar i stedet for 50 dollar, er det klart, at man så er nødt til at tage et eller andet forbehold. Jeg siger ikke, hvor langt man skal gå, men det er altså det, der er åbnet op for med den bemærkning.

Så bruges i øvrigt, skal man være meget opmærksom på, ordet gennemsnit. »Gennemsnitlig« står der, og det er jo for at give selskaberne den frihed, som der naturligt skal være for et trafiksselskab, så der ikke skal styres ovenfra, at det er det gennemsnitlige, vi sætter som målet.

Kl. 18.45

Hr. Martin Lidegaard har stillet fire konkrete spørgsmål, meget kvalificerede, meget omfattende. Jeg har i dag svaret hr. Martin Lidegaard skriftligt på dem, og jeg tror, at man, hvis jeg nu læser dem op for alle, vil kunne forstå, at det vil tage meget lang tid. Jeg tror ikke engang, at formanden ville tillade, at jeg læste svarene op, men hvis hr. Martin Lidegaard giver mig et nik, så vil jeg sørge for, at alle i Trafikudvalget får sendt både spørgsmål og svar, som går ud på, at der skal udarbejdes regionale trafikplaner for alle regioner i Danmark samt en samlet plan for Sjælland.

Det har vi givet svar på. Spørgsmål om opdelingen i to trafiksselskaber har vi givet svar på. Hr. Martin Lidegaard taler om fleksibelt takststop. Det har vi givet svar på. Jeg har prøvet at sige noget om det her.