

HUR har en gæld på 240 mio. kr., samtidig med at der er en masse penge i Vestsjællands Trafikselskab og Storstrøms Trafikselskab, og det er i virkeligheden det, der er skyld i, at man laver dette store trafikselskab og netop sætter sig mellem to stole, sådan som vi ser det. Er det i virkeligheden det, der er årsagen? Er det, fordi der er en gæld, som man gerne vil have slettet ved at få nogle andre, som har en masse penge, til at betale?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Nej, det kan jeg klart afvise. Der ligger ingen skumle tanker overhovedet bag dette her. Det fremtidige spørgsmål om gæld, aktiver og passiver reguleres efter indenrigs- og sundhedsministerens forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen, og det fremgik klart af den hoveddebat, vi havde i denne uge, hvor netop det spørgsmål indgik. Jeg kan garantere hr. Rune Lund for, at der ikke er nogen lumske hensigter. Så er de i hvert fald skjult for mig, og det kan jeg ikke forestille mig.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard** (RV):

Jeg kan starte med at fortælle, at hvis man laver to trafikselskaber på Sjælland, vil det efter vores opfattelse være mest naturligt, at Roskilde Amt som udgangspunkt bliver i det nuværende HUR-område. Men derudover har jeg to spørgsmål til ministeren.

For det første er ministeren jo meget skråsikker, når han siger, at forslaget giver bedre og billigere kollektiv trafik. Det er jo godt at have en sikker trafikminister, undskyld, transport- og energiminister, men jeg vil alligevel spørge, om ministeren måske ikke er en lille smule mindre sikker, når vi taler om selve Københavnsområdet.

Når jeg spørger om det, er det selvfølgelig, fordi vi aldrig før har prøvet den model, som ministeren lægger op til. I dag har vi utrolig mange små kommuner, og i dag bliver trafikken jo planlagt på regionalt plan ud fra en overordnet regional interesse. Men det er jo ikke sikkert, at små kommuner har interesse i at betale for, at der kører busser på tværs af deres egen kommune, hvis der ikke er nævneværdigt mange passagerer til dem, og derfor er mit spørgsmål til mi-

nisteren: Kunne det ikke give lidt mening at dele selskabet i to selskaber, så vi får en reguleringsmulighed, hvis ministerens optimisme skulle vise sig ikke at holde stik?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Fru Henriette Kjær tilkendegav jo, og fru Gitte Lillelund Bech gjorde det også meget klart, at hvis det er kravet, for at det nu så store parti Det Radikale Venstre kan støtte lovforslaget, vil vi gå meget langt for at få både Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre med. Hvis det er det, der er fokus på hele vejen rundt, og hvis det kan give enstemmighed om dette lovforslag, er jeg sikker på, at jeg kan overbevise den øvrige del af regeringen om, at det er en fornuftig løsning. Men jeg har jo på den anden side allerede hørt flere tilkendegivelser om, hvor f.eks. Roskilde Amt skal høre hjemme, hvis der skal laves to selskaber, og derfor siger jeg, at som udgangspunkt må der i hvert fald være enighed om, hvor grænsen skal lægges.

Så taler hr. Martin Lidegaard om at køre på kryds og tværs. Netop i Københavnsområdet må det vel siges, at man på grund af HUR's ganske udmærkede indsats på trafikområdet har mange gode erfaringer, i hvert fald flere erfaringer end rundtomkring i landet, netop på grund af den meget intensive trafik. Her er det da lykkedes at få den til at fungere ganske godt, synes jeg.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard** (RV):

Man fristes til at spørge: Når den nu fungerer så udmærket, hvorfor skal den så med vold og magt laves om? Bekymringen er jo netop, at når man ændrer finansieringen, fjerner man også de økonomiske incitamenter for kommunerne til at bevare de nuværende linjer. Men lad det nu ligge i denne omgang.

Ministeren nævnte, at han har sendt svar på noget, jeg har spurgt om, og det er jeg glad for. Jeg har ikke nået at studere dem i dybden endnu, men jeg tror ikke, jeg har modtaget svar på spørgsmålet om ideen om at lave nogle regionale trafikplaner; det er i hvert fald ikke nået frem endnu. Uden at gå i tekniske detaljer synes jeg, det kunne være spændende, for det er jo et meget politisk forslag, og jeg er meget spændt på at høre, hvad transportministeren mener om det.