

har været mange bekymringer specielt med hensyn til fremtidens trafikkselskaber.

Lad mig slå fast én gang for alle: I fremtidens trafikkselskaber bliver det de nye, større og bæredygtige kommuner, der får afgørende indflydelse på trafikkselskabernes service til borgerne. Det bliver fremover kommunerne, der fastlægger linjeføringen af busruter internt i kommunen, fastlægger serviceniveaet og er ansvarlige for visitering af handicappede til handicapbefordring. Samtidig bliver det kommunerne, der finansierer deres ønsker; den, der bestiller musikken, bestemmer, hvad der skal spilles, og betaler også for den.

Specielt på Sjælland har det været diskuteret, om der skal være et eller to trafikkselskaber. Mange har argumenteret for to trafikkselskaber ud fra en frygt for, at der skulle ske det, som vi har set i hovedstadsområdet, nemlig at når der har været behov for øget busbetjening i København, har HUR skåret i busbetjeningen i de små kommuner, dvs. flere busser i København, færre busser i Kirke Hyllinge. For nogle var det begrundelsen for at ønske flere trafikkselskaber på Sjælland.

Kl. 9.05

Sådan bliver det ikke i fremtiden. Frygten bundede nok i manglende kendskab til den foreslåede struktur på trafikkselskabsområdet. Som jeg har nævnt, er det fremover den enkelte kommune, der fastsætter serviceniveaet for buskørsel inden for kommunens grænser og også betaler for denne. Trafikkselskabet på Sjælland – for der bliver kun ét trafikkselskab på Sjælland – kan således ikke beslutte, at en lokal busrute i én kommune skal nedlægges, for at man kan bruge pengene på en lokal busrute i en anden kommune. Det er fundamentalt anderledes end i dag.

Som sagt: Den, der bestiller musikken, bestemmer, hvad der skal spilles, og betaler også for den. Oversat til trafikprog: Den kommune, der bestiller buskørslen inden for kommunens grænser, bestemmer også serviceniveaet og betaler trafikkselskabet for at udføre dette.

Da Sjælland i endnu højere grad i fremtiden vil være et stort pendlingsområde, er det naturligt, at der kun er ét trafikkselskab, der sikrer den regionale bustrafik, således at der er busbetjening mellem bycentre og over længere strækninger.

Derudover skal jeg nævne, at Venstre synes, at processen i forbindelse med forhandlingerne om kommunalreformen på trafikområdet har været god, og at vi sammen har formået at få rettet lovgivningen til, så der er også taget hensyn

til de lokale og regionale forskelle, som vi også vil se det i fremtiden.

Så jeg glæder mig som sagt over, at vi på trafikområdet har haft mulighed for, og at det er lykkedes for os, at få en bred opbakning til denne vigtige reform. Jeg vil så også naturligt nok meddele, at Venstre kan støtte de ændringsforslag, der er stillet af trafikministeren.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**  
Tak til fru Gitte Lillelund Bech. Jeg giver ordet til næste ordfører, som er hr. Magnus Heunicke.

**Magnus Heunicke (S):**

Brede forlig gavner danskerne. Sådan er det på mange af de store områder og selvfølgelig også på trafikområdet, som peger meget fremad, og derfor er jeg også meget glad for, at det lykkedes os at lave en aftale for hele trafikdelen af strukturreformen.

Det var ikke nemme forhandlinger. Vi stod meget langt fra hinanden. Nu hvor aftalen er indgået, betyder det selvfølgelig så heller ikke, at vi pludselig er blevet enige om alt. Specielt ikke det nok mest omdiskuterede emne i forhandlingerne, nemlig spørgsmålet om et eller to trafikkselskaber i Østdanmark.

Det har været en lidt underlig proces med det spørgsmål, hvor partierne har skiftet mening flere gange. Derfor er det vigtigt at prøve at holde fast i historikken: Hvem har ment hvad hvornår?

Under de oprindelige forhandlinger om trafikdelen i Trafikministeriet var vi Socialdemokrater faktisk en af fortalere for ét selskab i Østdanmark, ikke mindst for at sikre pendlerne bedre vilkår. Men nu er det jo heldigvis sådan, at vi herinde i Folketinget sender lovforslag ud i høring, og det er vist ingen underdrivelse, at høringssvarene helt entydigt sagde: Ét trafikkselskab i Østdanmark, den går altså ikke. Argumenterne i høringssvarene er sådan set rigtig gode. Det er kun meget, meget få buslinjer, der krydser regionsgrænserne. Pendlerne, der skal til København fra det øvrige Sjælland for at arbejde, kører i bil eller tog, der jo altså ikke er omfattet af den her lov om trafikkselskaber. Derfor er argumenterne om et samlet selskab blev afmonteret af virkeligheden.

Jeg vil gerne sige, at hvis der skal være nogen mening med at sende sådan et forslag i høring, så må vi også lytte til, hvad der bliver sagt. Her har vi Socialdemokrater altså lyttet til de gode argumenter, og derfor var det et af vores hoved-