

hvad der kan siges, er vist sagt. Jeg skal bare nøjes med at sige, at noget tyder på, at der er behov for fornyede initiativer på det her område, når regeringen i dag er enig i det, der tidligere er blevet vedtaget, men det får vi jo god anledning til at diskutere senere.

Jeg vil bare sige, at der ikke er nogen tvivl om, at transport- og energiministeren her får mulighed for at få en bred tilslutning til et forslag i forbindelse med den kommunale strukturreform, og det kan være meget rart at have med i cv'et fremover. Det lykkedes i hvert fald i det her tilfælde.

Vi vil også stemme for det her lovforslag.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jamen sikke da en debut at få: at få lov at komme på talerstolen første gang som energiminister og så få fuld tilslutning til et lovforslag. Det er ikke overgået ret mange. Det siger jeg tak for.

Jeg skal ikke forlænge debatten, for der er jo tydeligvis større sager på dagsordenen bagefter, men hr. Rasmus Prehn var en af dem, der spurgte om, hvorfor regionerne ikke bliver repræsenteret i Elsparefondens bestyrelse. Sagen er den, at regionerne med den nye opgavefordeling ventes at få væsentlig færre bygninger under sig og dermed mindre elforbrug, end amtskommunerne har i dag, og som en konsekvens heraf vil regionerne ikke have samme behov for at være repræsenteret i Elsparefondens bestyrelse, som amtskommunerne havde. Det er ganske enkelt årsagen.

Jeg takker for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Det Energifpolitiske Udvalg. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Første behandling af lovforslag nr. L 83: Forslag til lov om trafikelskaber.

Af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 24/2 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Jeg gør opmærksom på, at der er en taletid på 10 minutter for hver ordfører, og vi starter ordførrunden med fru Gitte Lillelund Bech.

Kl. 16.55

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Dette er vel nok det vigtigste og det tungeste af lovforslagene vedrørende kommunalreformens betydning for transportområdet.

Baggrunden for lovforslaget er, at forligspartierne, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti, ønsker at gøre det nemt og enkelt for brugerne at anvende kollektiv trafik også efter kommunalreformen.

Derfor ønsker vi med dette lovforslag at sikre, at opgaverne inden for den kollektive trafik forankres sådan, at de ansvarlige myndigheder får incitamenter og redskaber til at skabe de bedste trafikale løsninger for borgerne. I en bibe-mærkning vil jeg samtidig notere, at dette lovforslag samler størstedelen af lovgivningen omkring kollektiv trafik, hvilket rent lovteknisk er noget, som vi kan bifalde.

Hvad indebærer lovforslaget så?

Set med kommunernes briller så flyttes en lang række beslutninger til kommunerne. Fremover vil de nye, større og bæredygtige kommuner få afgørende indflydelse på trafikelskabernes service til borgerne. Prioriteringen af bustrafikken vil flytte tættere på borgerne, hvilket vi i Venstre er varme tilhængere af.

Det bliver således kommunerne, der fastlægger linjeføring for busruter internt i kommunen, fastlægger serviceniveaet og er ansvarlige for visiteringen af handicappede til handicapbefordring. Samtidig bliver det kommunerne, der finansierer deres ønsker. Den, der bestiller musikken, betaler også for den.

Regionernes ansvar bliver at oprette trafikelskaberne, at fastlægge serviceniveaet på privatbanerne og de regionale busruter og endelig

at fastlægge linjeføring af de regionale busruter. Regionernes indflydelse i trafiksselskaberne giver således mulighed for, at den regionale busstrafik kan prioriteres sideløbende med den kommunale busstrafik, således at der er busbetjening mellem bycentre og på længere strækninger i regionen.

Endelig er der fremtidens trafiksselskaber. Med hensyn til trafiksselskaberne er vi i Venstre optagede af, at der skabes gode muligheder for sammenhæng i den kollektive trafik generelt. Derfor lægger vi vægt på, at trafiksselskaberne kan forpligtes til tæt koordination med øvrige trafikudbydere inden for den kollektive trafik.

I Venstre har vi i forbindelse med kommunalreformen været optaget af de fremtidige takstsystemer. I de eksisterende trafiksselskaber har vi nogle steder oplevet markante prisstigninger, prisstigninger, der har været vanskelige at forstå for borgere og brugere af den kollektive trafik, idet servicen ikke nødvendigvis er steget samtidig med prisen på bus- og togkort. Kommunalreformen og dette lovforslag gør det klart, at takstsystemerne for den kollektive trafik skal være klare, logiske og forståelige for borgerne.

Regeringen iværksætter derfor et udvalgsarbejde, der samler parterne i den kollektive trafik på både lokalt og nationalt niveau. Arbejdsgruppen skal inden kommunalreformens ikrafttræden komme med et bud på, hvordan taksterne for kollektiv trafik i fremtiden skal være, således at vi kan få en glidende overgang til nye takstsystemer i de nye trafiksselskaber. Kompetencen til fastsættelse af taksterne ligger fra den 1. januar 2007 i trafiksselskaberne.

En væsentlig ting at nævne i forbindelse med taksterne for kollektiv trafik er, at regeringen er enig med Dansk Folkeparti om, at taksterne fra den 1. januar 2007 maksimalt i gennemsnit må stige med pris- og lønudviklingen. Dette loft skal foregribe, at der er takster, der stiger urimeligt, og det er vi i Venstre meget glade for.

Endelig vil jeg kort nævne, at vi med lovforslaget indfører, at der er tilgængelige data om udviklingen inden for bussektoren, idet der etableres en database for offentlig servicetrafik. Fremover skal trafiksselskaberne indberette data til Transport- og Energiministeriet om passagerantal, vogntimer, vogntimepriser osv. Det synes vi i Venstre er en god idé, idet det opfylder et af vores mange andre ønsker, nemlig at der skal være gennemsigtighed i den offentlige sektor.

Vi ved godt, at dette lovforslag og også de efterfølgende lovforslag, som vi skal behandle i

dag, åbner for en lang række spørgsmål om hvordan, hvornår, hvem, hvad osv. I Venstre ser vi frem til udvalgsbehandlingen af lovforslaget, men jeg vil gerne her fra talerstolen pointerer, at vi ønsker, hvis det overhovedet kan lade sig gøre, at flere partier end Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti står bag den store omstrukturering af det kommunale og regionale trafiklandskab, som det her lovforslag lægger op til, eventuelt med mindre justeringer.

Overordnet set kan vi støtte lovforslaget.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Tak til ordføreren. Der er en enkelt kort bemærkning fra hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Fru Gitte Lillelund Bech pointerer, at den, der gerne vil spille musikken, også skal betale for den.

Er fru Lillelund Bech bekendt med, hvordan den økonomiske fordeling bliver i forhold til, hvor meget regionerne får til at drive trafiksselskaberne på regionalt plan, og hvor meget kommunerne får til at købe den? Ligger der en økonomisk nøglefordeling, der kommer til at blive afgørende for hele udviklingen i den kollektive trafik, som fru Lillelund Bech er bekendt med, eller har hun det ligesom os andre, nemlig at det står hen i det fuldstændig ussive, hvordan den præcise fordeling bliver på de her områder?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Som jeg har forstået det, er lige præcis spørgsmålet om den økonomiske fordeling noget af det, som man normalt forhandler i forbindelse med kommunalaftalerne. Så jeg står ikke på talerstolen med økonomiske nøgletal for, hvordan man fordeler det.

Kl. 17.00

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Vil fru Lillelund Bech så ikke give mig ret i, at det kan være lidt svært på nuværende tidspunkt at udtale sig om, hvorvidt det her bliver til fordel for den kollektive trafik eller ej, eftersom vi ikke ved, om der bliver flere eller færre penge til den kollektive trafik? Det er mit ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål, jeg gerne vil stille, er: Jeg har haft indtryk af under de tidligere folketingsdebatter, at det også lå Venstres ordfører på

sinde, at vi fik en bedre trafikplanlægning i Danmark, hvor vi i højere grad tænkte investeringer i veje og investeringer i jernbaner og hele den trafikale udvikling sammen i stedet for den der gamle skyttegravskrig mellem kollektiv trafik og veje, så synes Venstres ordfører, at vi med denne her lov får en bedre mulighed for at sammentænke de ting, eller kunne man måske overveje at tilføje noget, der gør, at vi får en bedre samlet planlægning på trafikområdet?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu hører jeg jo ikke til dem, der mener, at hvis man bare giver flere penge, så bliver det også automatisk godt.

Hvis vi kigger på, hvordan trafikselskaberne i det amtslige system, som det er i dag, i øvrigt forvalter de midler, de har til rådighed, er det mit indtryk, at der er meget store forskelle, så jeg mener ikke, at det er et spørgsmål om, at hvis der kommer færre penge til, går det hele skidt, og hvis der kommer flere penge til, går det hele godt.

Jeg mener rent faktisk, at det her er et spørgsmål om at gøre det på den bedst mulige måde, og jeg har stor tiltro til, at regionerne og de regionale trafikselskaber, som vi får fremover, rent faktisk kan finde ud af at prioritere fornuftigt.

Det er også derfor, jeg er så glad for lige præcis den paragraf, som vedrører offentlighedsdelen, gennemsigtighedsdelen, hvor det rent faktisk bliver muligt at se passagertal, vogntimer og vogntimepriser, således at vi på den måde får en gennemskelig sektor. Og så håber jeg da, at hvis man i et trafikselskab kan se, at de vogntimepriser, som man betaler til en bestemt leverandør, er meget højere, end det, som et andet trafikselskab betaler, gør man op, om man får det rette for de penge, som vi rent faktisk betaler for servicen.

Til det om bedre trafikplanlægning: For den kollektive trafik er det mit håb, at lige præcis det med, at man kan pålægge trafikselskaberne, at de skal koordinere den kollektive trafik og køreplanerne med eksempelvis jernbaneoperatørerne, gør, at der faktisk kommer en bedre koordinering.

Men jeg tror, at det, hr. Lidegaard spørger til, i højere grad er investeringssiden, og hvordan vi, når vi vælger at investere i kollektiv trafik og i veje, kan sikre, at vi har en sammenhæng der. Her synes jeg, det er værd at notere, at der i den trafiktale, som blev indgået i 2003, i øvrigt net-

op med de Radikale og Dansk Folkeparti som medpartner, for første gang står eksplicit, at man bl.a. skal se på samfundøkonomien i de enkelte investeringer, man foretager. Det synes jeg er meget positivt, for hvis vi vælger at prioritere anderledes end det, der ser samfundsmæssigt fornuftigt ud, må vi som politikere kunne begrunde og forklare, hvorfor vi har prioriteret anderledes end det, der rent faktisk ville komme samfundet bedst til gavn.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg vil gerne spørge fru Gitte Lillelund Bech, om ikke fru Gitte Lillelund Bech er bekymret over, at man med nedlæggelsen af amterne sådan ødelægger den regionale koordinering af trafikken.

Det er rigtigt nok, at regionerne vil blive repræsenteret i de nye trafikselskaber. De regioner, som regeringen nu har tænkt sig at skabe, er imidlertid en slags sygehusbestyrelser, som så skal have ret til at komme med nogle gode ideer på en række andre områder, f.eks. i forhold til trafikken, men det er jo ikke det samme, som det vi havde med amterne, hvor vi havde en meget stærkere aktør, som kunne gå ind og lave regional koordinering af trafikpolitikken.

Er ordføreren fra Venstre i virkeligheden ikke meget bekymret over den undergravning af den regionale koordinering, som vi vil se med det her lovforslag?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nej, det er jeg sådan set ikke, for hvis vi kigger på, hvordan trafiklandskabet er i dag, er det jo ikke sådan, at man i hvert eneste amt har et amtsligt trafikselskab. I eksempelvis Århus Amt og Fyns Amt har de ikke et amtsligt trafikselskab, men kommunale trafikselskaber, som finder ud af at koordinere det her på fuldstændig fin vis. Det tror jeg sådan set også man kan gøre fremover, så jeg er bestemt ikke nervøs over denne her struktur overhovedet.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Det svar, som jeg her får fra fru Gitte Lillelund Bech, er så meget sjovt, for hvis det foregår så fint kommunalt i andre sammenhænge – jeg må sige, at jeg ikke deler fru Gitte Lillelund Bechs vurdering af, at det nok skal gå alt sammen, jeg tror, at det kan ende med at blive en meget kata-

strolal planlægning, der vil finde sted i amterne – og hvis det går så godt rundt omkring i nogle af de kommunale selskaber, hvorfor må de så ikke videreføres?

Hvorfor må Århus Sporveje f.eks. ikke blive ved med at være ejet og drevet af Århus Kommune, sådan som de bliver det i dag? Det fremgår jo af lovforslaget, at det ikke kan lade sig gøre. Hvorfor kan Århus Kommune ikke få lov til at fortsætte, når nu det skulle være så fantastisk godt ifølge ordføreren fra Venstre?

Kl. 17.05

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Når vi kigger ud over landskabet i dag, synes jeg, vi kan se, at der er en mangfoldighed af måder, man griber det an på. Fyn og Århus gør det på en måde, de øvrige amter gør det på en anden måde, HUR gør det på en tredje måde. Jeg tror på det, vi faktisk lægger frem i det her forslag, hvor vi siger, at man vest for Storebælt kan vælge at gå sammen i større eller mindre trafik-selskaber, og at regionerne rent faktisk ikke nødvendigvis skal have et trafik-selskab pr. region, men at to regioner faktisk også kan vælge at sige, at de går sammen, hvis de skulle have de ly-stere.

I øvrigt med hensyn til hvem det er, der kører osv., der har jeg jo en forhåbning om, at man rent planlægningsmæssigt gør, ligesom man gør det mange steder i dag, at man sender sine busruter i udbud. Jeg synes, der er en idé i, når man laver regionerne af den størrelse, som vi jo faktisk gør, at man også har mulighed for at sikre, at der er noget regional busstrafik, for det er ikke alle steder, vi har skinnet, således at folk bare kan tage toget. Derfor synes jeg, at det er yderst fornuftigt, med regioner af den størrelse vi har, at regionsrådet dels har et ansvar for, at man får oprettet et trafik-selskab, dels også sidder med ved bordet i selve trafik-selskabet sammen med de kommuner, som i øvrigt indgår i regionen, netop fordi vi så både kan tilgodese den kommunale busstrafik og den regionale busstrafik.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Kan fru Lillelund Bech give en forklaring på, hvorfor der er en forskellig økonomisk model i øst og vest, som er lidt spøjst, hvor administration i vest deles mellem den kommunale og den regionale del og i øst udelukkende pålægges den regionale del? Kan fru Lillelund – nu skal

jeg lige passe på navnet – se nogen problemer i, at det kan give en skævvridning af initiativet, at der er den der fordeling i øst, hvor kun den ene part bærer administrationsudgifterne?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg må blive hr. Hedeboe svar skyldig med hensyn til, hvad baggrunden er for det, for jeg har ikke siddet med til forhandlingerne. Jeg er jo først tiltrådt som trafikordfører for en måned siden. Så jeg kan simpelt hen ikke svare på spørgsmålet.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Fru Gitte Lillelund Bech svarede ikke på hr. Rune Lunds spørgsmål om Århus Sporveje. Hvis Venstre er så optaget af, at det er godt med en mangfoldighed af forskellige løsninger, hvad er så begrundelsen for, at man ikke i Århus kan få lov til at fortsætte med Århus Sporveje, som man i Århus faktisk er meget godt tilfreds med? Hvad er begrundelsen for, at de skal ud? Er det det, der alligevel kom i en bisætning fra fru Gitte Lillelund Bech, nemlig at det er, fordi det, der egentlig optager Vestre allermost, er at få sendt tingene i udbud, at man er så optaget af at få privatiseret, at nogle skal have lov til at tjene penge på det, at det går forud for, om man får nogle fornuftige løsninger?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Det er fuldstændig rigtigt, at Venstre generelt er optaget af, at vi gerne vil have sendt tingene i udbud, men det betyder jo ikke nødvendigvis, at det er private, der vinder. Det vil jeg bare lige gøre fru Line Barfod opmærksom på.

Men vi synes, det er sundt med konkurrence, og vi synes rent faktisk, det også er sundt at få prøvet, man kan sige pris i forhold til kvalitet også i den kollektive busstrafik. Det ser vi heldigvis sker rigtig, rigtig mange steder, og det ønsker vi også fortsat skal ske.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Ja tak. Den anden korte bemærkning til fru Line Barfod.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Det er da rart at få et klart svar, nemlig at begrundelsen fra Venstres side for, at man ønsker

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 afgange er 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 regnvejrt 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 udkantsområderne? 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-

veauet for de regionale busruter. Regionerne får ikke meget indflydelse. Hvis nu vi tager en borger, der siger, at han eller hun gerne vil have et højere serviceniveau og derfor ønsker at presse de valgte regionspolitikere til det, så skal regionen jo altså spørge i kontaktudvalget mellem regionen og kommunerne og håbe på, at de i forvejen økonomisk pressede kommuner vil gå med til at betale mere i det der udviklingsbidrag til regionerne. Men hvis bare lidt mere end en tredjedel af kommunerne i regionen modsætter sig det, ja, så kan borgeren jo godt vinke farvel til den serviceforbedring.

Så er spørgsmålet: Hvem skal borgeren stille til ansvar for det? Regionspolitikkerne har gjort, hvad de kunne, og man kan jo godt forestille sig, at den kommune, borgeren bor i og derfor har stemmeret i, har sagt ja til en forhøjelse af betaling til regionen, medens det er andre kommuner, der har sagt nej. Så må man jo spørge: Hvad er regeringens svar, når borgeren klager over, at der altså ikke bliver truffet beslutninger i såkaldte demokratiske organer, som han eller hun ikke ... Undskyld, jeg bliver lidt ude af den. Jeg har 10 minutter, ikke?

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Jo, jo.

Magnus Heunicke (S):

Det er godt. Jeg tager den lige igen.

Hvad er regeringens svar, når borgeren klager over, at der altså åbenbart bliver truffet beslutninger i såkaldte demokratiske organer, som han eller hun ikke har nogen indflydelse på?

Den eneste mulighed, borgeren har for at få indflydelse på de her beslutninger, som altså har meget stor betydning for borgerens hverdag, er at flytte til en kommune, som har forhindret de regionale serviceforbedringer. Det er jo ikke det, regeringen har tænkt på, når den har beskrevet de demokratiske gevinster ved reformen.

Nej, det her forslag viser med al tydelighed, hvorfor regeringens finansiering af opgaverne efter reformen ikke hænger sammen hverken demokratisk eller på bundlinjen.

Her mod slutningen vil jeg tage fat på forslaget idé om ét samlet selskab øst for Storebælt. Det har skabt rigtig meget debat, og høringssvarene peger stort set alle sammen i én retning, nemlig at man i stedet skal danne to selskaber på Sjælland, som følger regionsgrænserne.

Kl. 17.15

Jeg vil gerne understrege, at disse høringsvar og selvfølgelig ikke mindst de gode argumenter har gjort indtryk på os i den socialdemokratiske gruppe, men der er stadig et par ubesvarede spørgsmål, bl.a. hvordan vi sikrer, at samarbejdet om takster og køreplaner mellem selskaberne bliver bedre. Derfor går vi ind i forhandlingerne med et åbent sind, og vi vil meget gerne være med til at lave en aftale om det her punkt.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Tak til ordføreren. Der er et par korte bemærkninger, først fru Gitte Lillelund Bech, derefter fru Henriette Kjær.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Ja, først vil jeg sige tillykke med talen, for jeg tror faktisk, at det var jomfrutalen ...

Magnus Heunicke (S):

Det var det ikke.

Gitte Lillelund Bech (V):

Det var det ikke? Nå, o.k., men derfor vil jeg alligevel byde velkommen på trafikområdet.

Jeg har et enkelt spørgsmål. Da jeg sad og lyttede til talen, tænkte jeg, at det her er skidt, men så forstår jeg jo alligevel på den socialdemokratiske ordfører, at man går ind i forhandlingerne med et åbent sind.

Derfor vil jeg spørge: Hvad er det præcis, der skal laves om i det her lovforslag – meget, meget korte svar – for at Socialdemokraterne vil kunne støtte det?

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S):

Der er jo en del ting, som vi gerne vil have lavet om, f.eks. vil vi gerne, som jeg skitserede, se på den her østdanske løsning. Vi tror ikke, at man har fundet den ideelle løsning i øjeblikket, og vi vil gerne tage det høringssvar alvorligt og se på, hvordan vi kan sy en bedre løsning sammen. Det er den ene ting.

Den anden ting er jo desværre lidt mere grundlæggende i hele reformen, det er jo hele finansieringsdelen, som ikke kun har at gøre med det område her, men har at gøre med hele den store reform, hvor vi kan se et demokratisk problem med, at de enkelte borgere har svært ved at placere ansvaret, og det var det, jeg prøvede at skitsere. Det er jo et lidt større problem, som det

desværre ikke er os trafikordførere der skal forhandle.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu var hr. Magnus Heunicke jo selv inde på, at i hvert fald den sidste del, som vedrører finansieringsdelen, sandsynligvis ikke forhandles i Transport- og Energiministeriet.

Derfor må jeg spørge: Hvis man nu kan løse den anden del, den, som handler om at se på den østdanske løsning, og det så viser sig, at man ved indenrigsministerens bord ikke finder en løsning på finansieringsdelen, som kan tilfredsstille Socialdemokraterne, vil Socialdemokraterne så alligevel stemme for lovforslaget?

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S):

Det er jo et lidt hypotetisk spørgsmål, men jeg vil gerne tilkendegive, at vi meget gerne vil være med til at lave en løsning, hvis vi kan sikre, at den er til gavn for borgerne, og at borgerne kan se en idé med finansieringen og også en demokratisk kontrol med finansieringen og de beslutninger, der træffes. Vi vil meget gerne være med til det.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg er også glad for den måde, hvorpå den socialdemokratiske ordfører sluttede sit indlæg, ved at sige, at man er åben over for at lave en aftale. Det synes jeg er godt, for jeg mener, at store trafikale spørgsmål helst skal løses i så bred enighed som overhovedet muligt.

Det, jeg er lidt interesseret i, er at høre: Hvis ikke man skal have bestyrelser på den måde, som der er foreslået i lovforslaget, som jeg så synes er meget demokratisk, i og med at man vælger nogle repræsentanter fra de nye regionalråd og også nogle kommunalbestyrelsesmedlemmer, hvilken model har man så tænkt sig og ønsker at benytte sig af i Socialdemokratiet?

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S):

Jamen jeg synes egentlig, at denne her idé med bestyrelserne er temmelig fornuftig. Jeg er enig med spørgeren i, at det er temmelig fornuftigt at gøre det på den måde her, så det er jo egentlig ikke det, vi har noget imod. Det er finansieringsdelen, som vi er bekymrede for skal skabe forvirring for den enkelte borger og reelt sætte den

enkelte borgers indflydelse på demokratiet ud af kraft. Det er den, og det har jo ikke så meget at gøre med, hvordan man vælger folk til bestyrelsen fra repræsentantskabet.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg tror da sådan set, at vi er meget enige i, at der ikke er nogen, der skal komme til at betale uhensigtsmæssigt for meget eller bøde for nogle investeringer, andre har sat i værk, hvor der måske er mange penge at betale af osv.

Men det er jo sådan, at vi under den tekniske gennemgang fik at vide, at den bekendtgørelse, der bliver lavet på det her område, selvfølgelig vil blive forelagt Folketinget og i særdeleshed Trafikudvalget, sådan at vi kan diskutere det, og der håber jeg da meget, at Socialdemokraterne vil være positive over for at indgå i den diskussion. Jeg synes, det er et fint håndslag at få fra transport- og energiministeren, og jeg håber selvfølgelig, at Socialdemokraterne på den baggrund vil gå meget aktivt ind i netop diskussionen af bekendtgørelsen.

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S):

Det håb kan jeg godt her love at vi vil prøve at indfri.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg kunne forstå på ordføreren, at det var finansieringen, som var det ømme punkt.

Hvis vi nu antager, at vi finder nogle løsninger på finansieringsdelen andetsteds uden for den her ressort, så kunne jeg tænke mig at spørge ordføreren: Er det et kardinalpunkt for Socialdemokraterne, at vi får to selskaber på Sjælland, og i så fald, er det så det, der skal til, for at Socialdemokraterne går med på det her?

KL 17.20

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S):

Nu er der jo næsten gået forhandling i det her fra talerstolen, og det synes jeg er fint og godt.

Hvis det, der har været skitseret fra spørgerens side, kan ske, så er vi jublende glade, og så vil vi strække os rigtig langt for at være med, for så har vi jo fået vores ønske opfyldt. Så hvis spørgeren kan love, at vedkommende vil gå tilbage til sit parti og få det gennemført, jamen så kan vi godt lave en aftale her fra talerstolen.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg vil gerne understrege, at vi selvfølgelig også er åbne over for det her.

Det var interessant at høre om de tanker, som Socialdemokratiet har gjort sig, men jeg vil bare spørge, om man i Socialdemokratiet har gjort sig nogle tanker om bl.a. koordineringen mellem trafikken i hovedstaden og på resten af Sjælland. Jeg kommer selv fra det område, så jeg er også meget opmærksom på problemstillingen.

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S):

Jeg er også valgt i det sjællandske, så jeg er også opmærksom på den problemstilling.

Det konkrete med de to selskaber – et eller to selskaber i Østdanmark er det, der spørges til – vil jeg gerne svare på. Der skitserede jeg i min tale en række ting, som vi ser i den nuværende ordning, som ikke er hensigtsmæssige, og der har været et læs af hørings svar, som netop også ser det ikkehensigtsmæssige i det, der ligger nu her. Der vil vi gå ind og meget nøje se på, hvordan vi kan løse de problemer. Vi har ikke lagt os helt fast på en endelig løsning endnu, men vi tager de her hørings svar meget seriøst.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så siger vi tak til ordføreren.

Jeg vil lige gøre opmærksom på, at vi har spurgt ordførerne, om de ønsker at holde en middagspause, og man er blevet enig om, at det gør vi ikke i dag. Vi gennemfører hele seancen uden pause.

Den næste ordfører er hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Dansk Folkeparti hilser forslaget til denne nye lov om trafikkselskaber velkommen. Dansk Folkeparti er enig i regeringens udspil i forbindelse med trafikkselskabernes etablering.

I hver region oprettes et eller flere trafikkselskaber. I Region Sjælland og Region Hovedstaden etableres dog kun ét samlet trafikkselskab, der dækker de to regioners område, bortset fra Bornholm, hvor Bornholms Regionskommune varetager denne opgave. Dansk Folkeparti slutter op om regeringens beslutning om ét trafikkselskab på Sjælland. Dette er en pragmatisk og god løsning.

Dansk Folkeparti finder endvidere trafikkselskabernes organisering gennem en øget kom-

munal indflydelse som værende i overensstemmelse med intentionen bag kommunalreformen.

Trafikkselskabernes primære opgave vil være at rådgive kommunerne og regionerne med hensyn til optimal rutestruktur og serviceniveau. Endvidere forestår trafikkselskaberne udbud af bustrafik samt udbud/indkøb af privat banetrafik.

Trafikkselskabernes opgaver omfatter den offentlige servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, bustrafik, individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede samt koordinering og planlægning af samme.

Trafikkselskaberne får takstkompetencen, dvs. fastsættelsen af takster og billetteringssystemer. Trafikkselskaberne skal indgå aftaler med jernbanevirksomheder, så det sikres, at passagererne kan købe én billet til rejser, der foregår med både busser og tog. I hovedstadsområdet skal der fortsat være en fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro.

Privatbanerne under for hovedstadsområdet overdrages til enten staten eller trafikkselskaberne.

Dansk Folkeparti deler regeringens synspunkter, for så vidt angår ansvaret for S-tog, regionaltog og metroen. Ansvaret for disse bør ikke ligge i trafikkselskabernes regi. Der er ingen samdriftsfordele i produktionen af bustrafik og togtrafik, da de personalemæssige og materiale-mæssige ressourcer er vidt forskellige.

Jernbanetrafikkens natur indebærer endvidere, at det generelt vil være bustrafikken, som skal tilpasse sig togdriften. Man vil endvidere ikke kunne undgå tab af samdriftsfordele ved at skulle splitte ansvaret for den statslige togtrafik op på flere enheder. Man har tidligere forsøgt at overlade ansvaret for S-togs-trafikken til lokale myndigheder i det daværende Hovedstadsråd – det var i 1980'erne – men erfaringerne var ikke tilfredsstillende, og ansvaret for S-togs-trafikken blev derfor igen ført tilbage til staten.

Kl. 17.25

Dansk Folkeparti har bemærket, at al bustrafik – som forventet – ligesom i dag primært forudsættes udført på kontrakt med private busvognmænd; at ansvaret for indkøb af offentlig servicetrafik efter lovforslaget samles i trafikkselskaberne – der er en bemærkning om, at her er der tale om trafik af ikkekommerciel interesse for private buskørselsvirksomheder; at tilladelse til fjernbuskørsel kun kan gives til offentlige myndigheder eller en virksomhed helt eller delvis ejet af en eller flere offentlige myndigheder,

hvis ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder, og hvis ruten ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

Dansk Folkeparti ønsker at gøre det nemt og enkelt for brugerne at anvende den kollektive trafik. Dansk Folkeparti finder, at dette lovforslag opfylder vore krav desangående. Dansk Folkeparti kan tilslutte sig lovforslaget.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så er der nogle korte bemærkninger. Først hr. Martin Lidegaard, derefter hr. Poul Henrik Hedeboe og hr. Rune Lund.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er jo en kendt sag, at Dansk Folkeparti ofte bryster sig af, at er der nogen, de kæmper for i Danmark, så er det de danske pensionister. Det er derfor, jeg gerne vil spørge hr. Walter Christophersen, om Dansk Folkeparti nøje har overvejet, hvilke konsekvenser det her får for landets pensionister, der jo er meget afhængige af den kollektive trafik, men også meget afhængige af den handicapkørsel, som trafikelskaberne også bliver ansvarlige for.

Sagen er jo, at fremover bliver det den enkelte kommune, der nu skal fastsætte, hvor mange penge de vil bruge på det, og samtidig har vi lavet en minimumslov, som Dansk Folkeparti også stemmer for, men som vi stemmer imod, hvor man sænker niveauet i forhold til det nuværende i en stor del af landets kommuner.

Det betyder jo samlet, at vi risikerer at få en betydelig lavere service over for landets folkepensionister, og deraf kommer mit spørgsmål til hr. Walter Christophersen, nemlig: Vil hr. Walter Christophersen være med til sammen med Det Radikale Venstre at give landets folkepensionister den garanti, at hvis det viser sig, at hele den her strukturreform om 3-4 år har ført til en væsentlig lavere service for de gangbesværede ældre, så laver vi den om?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg vil svare hr. Martin Lidegaard ved at sige, at jeg har stor tiltro til det her projekt med trafikelskaber, hvor den kommunale enhed jo får en meget, meget stor indflydelse på bestyrelsen. Det er jo således, at i hovedstadsområdet og i Region Sjælland får kommunerne helt op til syv repræsentanter i denne bestyrelse, og det er jo klart, at kommunerne derfor vil forholde sig til

det ansvar, der påhviler kommunerne og kommunalbestyrelserne, at yde den optimale service for pensionisterne.

Så vil jeg kommentere spørgsmålet om, hvorvidt Dansk Folkeparti sammen med Det Radikale Venstre vil forholde sig til en forbedring af forholdene, såfremt det skulle vise sig, mod Dansk Folkepartis forventning, at vore folkepensionister bliver stillet meget ringere: Det vil Dansk Folkeparti selvfølgelig tage op til positiv overvejelse til den tid. Men jeg tror ikke, det vil forringe pensionisternes nuværende vilkår.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Optimisme er jo en stærk egenskab i dansk politik, og man skal da også have tiltro til sine medmennesker. Men når vi er lidt bekymrede, skyldes det selvfølgelig, at kommunerne – det ved vi alle sammen – er meget presset økonomisk, og det er vores vurdering, at de bliver det endnu mere efter strukturreformen. Og da vi så oven i købet selv herinde i Folketinget – det har Dansk Folkeparti desværre sammen med regeringen valgt at gøre – lægger en lavere standard end den, der er gældende ude i landet, må det være fristende, synes jeg, for de kommuner, der ligger over den standard, at sætte sparekniven ind dér.

Men jeg er glad, for jeg forstod svaret som en bekræftelse på, at Dansk Folkeparti står som en garant for, at hvis det her fører til lavere service for pensionisterne inden for få år, så vil Dansk Folkeparti love sammen med os at lave det om igen, og det takker jeg for.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg vil replicere ved at sige til hr. Martin Lidegaard, at jeg ikke mener, at pensionisternes nuværende situation vil blive forringet med det her lovforslag, men såfremt det måtte vise sig at være tilfældet, så kender Det Radikale Venstre Dansk Folkepartis ældrepolitik godt nok til at vide, at det er klart, at så vil vi råbe vagt i gevær og tage den her sag op. Det vil vi gøre, såfremt det mod forventning skulle vise sig at blive tilfældet.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

I denne her regeringsperiode – den forrige regerings med – er der sket nogle kraftige stigninger i priserne i den kollektive trafik. Jeg forstår, at Dansk Folkeparti er interesseret i – i hvert fald

udtaler de, at de er interesseret heri – at støtte den svage del af befolkningen, og det er jo i stor udstrækning den svage del af befolkningen, som er mest afhængig af den kollektive trafik. Er Dansk Folkeparti tilfreds med det niveau, vi har fået prismæssigt i den kollektive trafik?

Kl. 17.30

Nu skal der jo til at lægges et samlet niveau i de enkelte trafikskaber og nivelleres ud, og der er der så muligheden for at sige: Vi er ikke tilfredse med det niveau, vi vil have et lavere niveau, som mere beskytter den svage del af befolkningen. Er Dansk Folkeparti tilfreds med niveauet, eller vil man være med til at sætte det lavere?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

I Dansk Folkeparti må vi forholde os til det niveau, der er for tiden, og vi har stærk tiltro til, at transport- og energiministeren sammen med de berørte partier vil forholde sig til, at når denne her takstpolitik skal formuleres, så vil det blive gjort på en måde, der også varetager de svages interesser. Det vil Dansk Folkeparti i hvert fald arbejde for.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Men er Dansk Folkeparti ikke bevidst om, at beslutningen om, hvor priserne er sat på nuværende tidspunkt, er en politisk handling? De var lavere, og det er også en politisk handling at få niveauet ned.

Så det, jeg spørger om, er, om Dansk Folkeparti ikke er med på at få niveauet sat ned, så flere bedre kan bruge den kollektive trafik?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Dansk Folkeparti vil selvfølgelig forholde sig til den forhandlingssituation, vi nu skal i. Det er da klart, at vi vil forholde os til at få den takst, som er bedst mulig for de svage. Det er jo ikke sådan, at Dansk Folkeparti alene vil arbejde for, at taksterne skal stige. Det er Dansk Folkepartis fulde overbevisning, at der nok skal blive lagt et takstniveau efter de her forhandlinger, som gør, at alle bliver tilfredse med det her lovforslag.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg forstår ikke helt, hvad der foregår oppe fra talerstolen i øjeblikket, for der er jo ingen tvivl

om, at Dansk Folkeparti har været med til at fjerne det taksttilskud, som Enhedslisten i sin tid var meget aktiv for at indføre under den tidligere SR-regering. Der er ingen tvivl om, at det skattestop, som Dansk Folkeparti også er med i, er med til at lægge en meget snæver ramme omkring kommunernes økonomi, som betyder en lang række forringelser også på det trafikale område. Det er da i hvert fald noget, jeg ikke lige kan lade gå forbi uden at kommentere det.

Men egentlig vil jeg vende tilbage til det om Århus Sporveje. Fru Birthe Skaarup, som jo er partifælle med hr. Walter Christophersen, stillede et spørgsmål i midten af januar lige før valget, som lød:

»Kan ministeren bekræfte, at det ikke er en nødvendig konsekvens af kommunalreformen, at Århus Sporveje nedlægges, og at der oprettes et fælles trafikskab for Region Viborg?«

Det gjorde hun selvfølgelig, fordi hun syntes, at det var en dum idé, at Århus Sporveje skulle tvinges til at blive nedlagt og lagt ind under det regionale trafikskab. Er det stadig væk sådan, at det er Dansk Folkepartis holdning, at det er dumt eller en dårlig idé at nedlægge Århus Sporveje, sådan som vi kender det i dag?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg vil på Dansk Folkepartis vegne alene forholde mig til det her lovforslag, som er fremkommet på basis af en negotiering, som er foretaget mellem regeringen og Dansk Folkeparti i forbindelse med strukturreformen. Det vil jeg selvfølgelig holde fast i.

Med hensyn til takstpolitik vil jeg også komme ind på, at når man opretter et trafikskab, får dette trafikskab nogle meget store stordriftsfordele, og det er Dansk Folkepartis klare overbevisning, at med de stordriftsfordele vil man kunne forhandle et rimeligt takstniveau igennem. Vi kan således forholde os meget positivt til det, og har ikke – sådan som jeg hører det fra salen – en meget negativ vinkel på det her.

Jeg er overbevist om, at de her takster vil være til alles tilfredshed, også de svage i samfundet.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Det kan godt være, at jeg ikke har tilstrækkelig fantasi til at forestille mig det, men jeg har meget svært ved at se, hvor de stordriftsfordele skulle komme fra. Det, som jeg kan se vil ske, når År-

hus Sporveje bliver nedlagt, sådan som man kender det i dag, er, at Århus Sporveje vil blive lagt over i trafikselskabet, og i Århus Kommune vil man så sige, at man gerne vil have busserne til at køre sådan og sådan, og så henvender man sig til trafikselskabet, som så bagefter skal ordne det for Århus Sporveje. Det er da et ekstra led. Det er da bureaukratisering. Jeg har meget svært ved at se, hvordan det skulle være en stordriftsfordel.

Men jeg kunne godt tænke mig at vide: Hvad er det banebrydende, der har gjort sig gældende, i forhold til at Dansk Folkeparti åbenbart har skiftet holdning i den her sag, nemlig sådan at Århus Sporveje ikke kan fortsætte, sådan som vi kender det i dag?

Kl. 17.35

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg vil igen svare hr. Rune Lund, at jeg alene vil forholde mig til det her forslag, og jeg vil gentage mig selv og sige, at jeg er helt overbevist om, at stordriftsfordelene vil komme ind her i et kompetitivt marked, således at vi kan forholde os til, at de svage også vil blive tilgodeset i den her sag. Sådan foregår det nu på de kommercielle præmisser og ikke på de præmisser og det samfund, som hr. Rune Lund arbejder for. Der er vi uenige.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Jeg vil meget gerne forholde mig til det lovforslag, vi står med, og den reform, som vi diskuterer her, for det er jo den, der gør, at Århus Kommune ikke længere kan beholde Århus Sporveje, og at Århus Kommune f.eks. ikke kan beslutte, at de gerne vil indføre sporvogne igen i Århus.

Så jeg vil gerne høre: Hvad er det, der gør, at Dansk Folkeparti har accepteret at lægge stemmer til denne her lovgivning, som gør, at man skal nedlægge Århus Sporveje, og at man fremover, som vi kunne høre fra Venstres ordfører, ønsker, at alting skal i udbud? Hvad er det, der gør, at Dansk Folkeparti synes, at det er blevet en rigtig god idé, at man skal nedlægge Århus Sporveje og i stedet have private leverandører ind?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg vil blot replicere igen, at Dansk Folkeparti synes, at denne her lovgivning om trafikselska-

ber er en god lovgivning. Den stoler vi på, og som konsekvens heraf, ja, så kan jeg ikke opfylde fru Line Barfods ønsker.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Men jeg forlanger slet ikke, at hr. Walter Christophersen skal sige, at Dansk Folkeparti skal løbe fra aftaler eller noget som helst. Det, jeg beder om, er bare et eneste argument for, hvorfor Dansk Folkeparti ikke længere mener, at Århus Kommune skal have lov til fortsat at have Århus Sporveje, hvorfor Dansk Folkeparti har ændret holdning og mener, at man skal have en lov, som forhindrer, at Århus kan beholde Århus Sporveje, og at man i stedet skal støtte Venstre i dets store ønske om, at alting skal i udbud, at det vigtigste er at få private leverandører ind på markedet, og så kan det gå, som det er gået i f.eks. København.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Fordi vi vægter trafikselskaber højere end Århus Sporveje – hvis det er svar nok.

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Tak til ordføreren. Så går vi videre i ordførerrækken.

Henriette Kjær (KF):

Det er så første forslag i rækken af de tre forslag på trafikområdet; som vi skal igennem i dag for at tilpasse strukturen til de nye forhold, hvor amterne bliver afskaffet og vi får nogle større kommuner og fem regioner.

Det er en struktur, vi er rigtig, rigtig glade for i Det Konservative Folkeparti. For os har det jo været en mærkesag siden 1980'erne netop at få nogle større kommuner og få afskaffet amterne. Men det er klart, at så stor en reform af vores struktur også kræver tilpasning, og det er det her forslag så et godt eksempel på.

Nu får vi her en ny lov, der sætter rammerne op for den kollektive trafik, og vi synes, det er godt og overskueligt, at vi nu får det samlet i én lov, som man så kan forholde sig til der, hvor den skal bruges. Det vil vi gerne takke for fra konservativ side. Vi synes, at den hidtidige praksis har været uensartet og svært gennemskuelig, men nu får vi så ét regelsæt i én samlet lov, der skal gælde, og det synes vi er meget hensigtsmæssigt.

I den nye lov gøres det så klart, at kommunerne ikke kan lave kollektiv trafik uden om et trafikelskab. Det sikrer jo en høj grad af koordinering, god planlægning og en sammenhængende politik for den kollektive trafik.

Omvendt er det også vigtigt her at sige, at det ikke betyder, at der nu skal sidde en bestyrelse langt fra de forskellige lokalområder og på deres vegne beslutte, hvordan busserne skal køre. Det her lovforslag indeholder nemlig en høj grad af decentralisering, respekt for lokale forhold og også en meget høj grad af selvbestemmelse.

For trafikelskaberne gælder det, at de til dels vil være fri til at indrette sig, som de finder det mest fornuftigt, men der vil dog fortsat gælde et sæt bestemmelser i form af en standardvedtægt, som skal følges. Det finder jeg sådan set meget betryggende, da det garanterer visse minimumsstandarder, men samtidig også giver god plads til lokale løsninger og tilgodeser de forhold, der gør sig gældende i lokalområdet.

Vi synes hermed, at forslaget har fundet en god balance i måden at sammensætte bestyrelsen på, nemlig typisk med to repræsentanter for regionsrådet og derefter repræsentanter for de deltagende kommuner.

Kl. 17.40

Man opfordrer i bemærkningerne til lovforslaget kommunerne til at tage hensyn til de geografiske egne inden for trafikelskabets område, så alle er repræsenterede i bestyrelsen. Det lægger vi meget vægt på og håber bliver taget alvorligt, når vi når dertil.

Det har været diskuteret en del og er også blevet kritiseret, det kan vi jo se af høringsvarene, at der kun bliver ét trafikelskab på Sjælland. Jeg har da også været lydør over for nogle af de argumenter, der er blevet fremført, men på den anden side synes jeg for det første, at trafiksituationen er så speciel og kompleks på Sjælland, at det er fornuftigt kun at have ét selskab der, og for det andet synes jeg, at lovforslaget er indrettet sådan, at man er nødt til at inddrage lokale ønsker og behov, så frygten for, at man kan udslutte eller nedprioritere et udkantsområde, er ubegrundet.

Det er i hvert fald vigtigt for os, at der netop i udkantsområderne er en fornuftig form for kollektiv trafik, så det dermed også bliver attraktivt at bo der. De afgørende beslutninger om serviceniveauet, altså hvor mange ruter der skal være, og hvor tit de skal køre, skal træffes ude i kommunerne. Det er jo kommunerne, der selv skal

betale, og det er også dem, der har den bedste fornemmelse af, hvad der er brugernes behov.

Vi synes også, det er en fordel for brugerne på Sjælland, at der fortsat er en fælles billettype til alle rejser, uanset om det er med bus, tog eller metro. Netop det aftalebaserede takstsamarbejde mellem bus, tog og metro vil være en nyskabelse, da det i dag alene er HUR's takster, andre så har pligt til at anvende.

Så har der jo fra tid til anden været debat om, hvorvidt prisen for at køre med kollektiv transport er for høj, sjældent går diskussionen jo på, om den er for lav. Det er jo også et vigtigt incitament, når man ser på, hvor mange der vælger at benytte sig af kollektiv transport. Det er jo sådan set også meget fornuftigt af hensyn til miljøet, men bestemt også når man ser på belastningen af vejnettet, og her spiller prisen selvfølgelig ind som en af de faktorer, der indgår, når man gør op med sig selv, om man kan bruge kollektiv transport.

Med det her lovforslag fastsætter vi et loft over prisstigninger på den kollektive trafik. Det betyder, at trafikelskaberne ikke må lade taksterne stige mere end pris- og lønudviklingen, og det synes jeg sådan set er en meget flot garanti for brugerne af kollektiv trafik.

Der er kort sagt rigtig mange positive elementer i dette lovforslag. Jeg vil ikke komme ind på alle detaljer, men jeg vil da også lige nævne den nye åbenhed og nærhed, lovforslaget er gennemsyret af.

Her tænker jeg på den database, der etableres i Transport- og Energiministeriets regi. Det bliver jo en offentlig database, der indeholder oplysninger om bl.a. service og økonomi. Den er dannet på baggrund af de data, som de enkelte trafikelskaber har indberettet. Det giver altså en god mulighed for at sammenligne, få gode ideer og en generel mulighed for alle til at orientere sig om, hvordan driften går i de enkelte selskaber.

Derudover bliver det med dette lovforslag også slået fast, at der skal findes lokale løsninger på lokale behov. I og med at finansieringsansvaret for busdriften i højere grad bliver koblet til den enkelte kommune eller region, bliver ansvaret for bustrafikken også meget nærværende for at tilpasse sig brugernes ønsker og dermed også fastsætte serviceniveauet efter de faktiske forhold. Det synes vi er en helt rigtig vej at gå, og det støtter vi meget stærkt i. Det Konservative Folkeparti

Så vi synes faktisk, at der er fundet nogle rigtig gode løsninger på nogle meget komplekse problemstillinger. Vi synes, at dette lovforslag skaber overblik, og derfor støtter vi det.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Har De Konservative gjort sig nogen overvejelser om de formueforhold, der er? Der er nogle steder, hvor der ligger gæld, og der er nogle steder, hvor der ligger formuer, f.eks. kan vi se, at HUR i 2007 har en stor gæld, som skal føres, som jeg læser det, og som jeg har fået svar på nogle spørgsmål om, hen i det kommende trafikelskab. Samtidig har f.eks. Vestsjælland Amt en stor opsparing, hvor de forbereder indførelse af rejsekort, og den skal så også føres derhen.

Kl. 17.45

I de to eksempler ejer borgerne jo i virkeligheden både gælden og formuen. Har De Konservative gjort sig nogen overvejelser om, hvordan fordelingen af det skal være for at være retfærdig over for befolkningen?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Vi har i hvert fald gjort os den overvejelse, at det skal være retfærdigt over for brugerne, og derfor var det også, at jeg til hr. Magnus Heunickes indlæg spurgte om de bekymringer, man kunne have i Socialdemokratiet også med hensyn til det her spørgsmål. Så det er klart, at det er noget, der skal løses, men der er vi fortrøstningsfulde, idet jeg heller ikke forestiller mig, at transport- og energiministeren vil være med til at lave en meget uretfærdig fordeling, når vi når dertil.

Det er jo et meget komplekst spørgsmål, og det er derfor, jeg går ud fra, at det ikke optræder i lovforslaget her, men netop skal løses i en bekendtgørelse, og den ser vi jo så frem til at drøfte og få indflydelse på.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Vil De Konservative løfte en flig af sløret for, hvordan løsningen skulle være? Altså, jeg ville jo umiddelbart sige, at staten skulle træde ind i noget af den udjævning der.

Kan vi få en lille antydning af, hvordan modellen skulle være?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Nej, jeg venter ligesom andre i Trafikudvalget på, at der kommer et udkast til bekendtgørelse, som vi kan diskutere i udvalget. Så vidt jeg ved, er der også kommet noget, der ligner et foreløbigt svar til Trafikudvalget på det her spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

I forlængelse af hr. Poul Henrik Hedeboes spørgsmål kunne jeg godt tænke mig at spørge, om ikke den mest naturlige løsning på problemet sådan set var at følge det, som både Storstrøms og Vestsjællands Amter og HUR selv indstiller, nemlig at de får lov til at være hver for sig, da vi alligevel ikke kan få en samlet koordinering af togene, sådan at de kan få lov til at lave den drift, som de er gode til, også fordi der jo er tale om meget forskellige driftsopgaver i Storstrøms Amt og hovedstadsområdet.

Derfor synes jeg umiddelbart, at den mest naturlige løsning da vil være, jeg havde nær sagt at lade udkantsområderne beholde deres penge. Jeg forstod, at udkantsområderne også lå fru Henriette Kjær på sinde.

Så vil jeg gerne sige ligeud: Jeg har glædet mig meget til, at fru Henriette Kjær skulle komme på talerstolen, ikke bare på grund af hendes venlige væsen, men fordi jeg tror, vi var flere, der var ved at skvatte ned af stolen, da vi hørte, at Venstres ordfører ville stå og forsvare hele det her forslag uden at kende noget som helst til økonomien bag det.

Det er jeg sikker på at den konservative ordfører aldrig kunne finde på, dertil er De Konservative for påpasselige med økonomien, og derfor håber jeg, at fru Henriette Kjær nu vil løfte sløret lidt for, hvordan den økonomiske, finansielle baggrund for det her bliver.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det har jeg jo svaret på, og årsagen til, at det ikke er beskrevet i lovforslaget, er, at man i Transport- og Energiministeriet er ved at indhente oplysninger om de forskellige forhold og netop lave en fornuftig fordelingsnøgle. Det er jo nogle ting, der skal drøftes efterfølgende. Det er jo netop noget, der vil blive fremlagt her for Folketinget, så vi kan drøfte det i fuld åbenhed.

Men jeg kan godt sige, at vi ikke har indtryk af, at man har tænkt sig at lave det, man kan kal-

de en uretfærdig fordelingsnøgle, hvor nogle kommer til at hænge på nogle udgifter, andre i sin tid har etableret. Derfor vil vi godt sige ja til det her lovforslag uden at kende den endelige fordelingsnøgle og finansiering til bunds.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg tror, ordføreren glemte at svare på spørgsmålet, om ikke den mest naturlige måde at løse lige præcis det sikkerhedsproblem på vil være at have to forskellige selskaber, sådan som de selv tigger og beder om det, om ikke det vil være en naturlig tanke.

Altså, nu har fru Henriette Kjær været længe i politik, end jeg har, men min korte erfaring tilsiger mig, at det der med, hvordan man fordele penge, er alt andet end et teknisk spørgsmål. Det er sådan set et meget politisk spørgsmål, som vi kan forvente en hel del diskussioner om.

Det, som jeg tror undrer os Radikale i det hele taget med den her strukturreform, er, at man meget gerne forsvarer noget, hvis konsekvenser man overhovedet ikke kender. Det ville måske være naturligt at tage de økonomiske diskussioner først og derefter tage stilling til, om man kan støtte forslaget eller ej.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jamen der er jeg så uenig. Jeg synes, det er vigtigt at få en struktur på plads, og jeg synes i det hele taget også, at det er en klog nok tanke at have ét trafikskab på Sjælland, fordi det hænger utrolig meget sammen, og igen fordi trafikken er meget kompleks. Så jeg synes faktisk, der er brug for det overordnede syn på trafikken på Sjælland, som der er lagt op til i lovforslaget.

Igen må jeg sige med hensyn til økonomien, at vi jo – synes vi selv – er tre fornuftigt indstillede forligspartier, der har lavet det her. Vi er meget opmærksomme også på de spørgsmål, der her bliver rejst af oppositionen, både Socialdemokraterne, SF og nu også De Radikale, og som sagt vil bekendtgørelsen blive drøftet.

Så jeg ser ikke samme problemer som hr.

Martin Lidegaard: Det er et spørgsmål om Kl. 17,50

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S): Jeg blev lidt forvirret efter at have hørt talen her, for jeg havde indtryk af, at regeringen lagde vægt på, at det, man sagde før valget og i valg-

kampen, også gjaldt efter valget. Jeg sidder her og har læst i Berlingske Tidende, at fru Pia Christmas-Møller udtaler, at De Konservative nu mener, at man skal have to trafikskaber på Sjælland, at det er bedre end et. Jeg citerer her fra artiklen:

»Man kan risikere en helt grotesk sammensætning og dermed nogle helt groteske konsekvenser for dem, der benytter den kollektive trafik. Det kunne f.eks. være timedrift på Rådhuspladsen og kvartersdrift i Store Magleløse. Det holder ikke,« siger fru Pia Christmas-Møller.

Jeg vil gerne spørge: Hvad er der sket hos De Konservative, siden man under valgkampen syntes, at det var relevant at gå ud at sige til vælgerne, at man kæmpede for to selskaber, og nu fra Folketingets talerstol, når det er til behandling, pludselig vil have et selskab?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det er muligvis, fordi vi ikke på det tidspunkt havde haft den diskussion i vores gruppe, som vi har haft nu, og nu er det en enig konservativ gruppe, der støtter det her forslag.

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S):

Jamen det er da godt at høre, at man er blevet enig, men jeg kan da godt citere lidt mere fra artiklen, og det er igen fru Pia Christmas-Møller:

»Det gør indtryk på mig, at høringsvarene entydigt peger på, at strukturen for trafikområdet ikke er særlig hensigtsmæssig.«

Det har også gjort indtryk på alle andre trafikordførere, der har været oppe på talerstolen i dag, men åbenbart ikke på De Konservatives nuværende trafikordfører. Det, der er sket, er netop, at man har fjernet alt det med skinner osv., og så er der kun busser tilbage. Derfor har det gjort indtryk på os. Så jeg vil spørge: Har de deputationer, vi har modtaget, og de høringsvar, vi har fået, ikke gjort indtryk på ordføreren?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jo, men hvis hr. Magnus Heunicke går tilbage i referatet og læser det, så sagde jeg faktisk, at høringsvarene havde gjort indtryk også på mig. Det, jeg også lagde i mit spørgsmål til hr. Magnus Heunicke, da hr. Magnus Heunicke var oppe som ordfører, var, at der kan være nogle ting til diskussion, men at udgangspunktet er, at vi støtter det her lovforslag. Vi mener fra konser-

vativ side, at det sagtens kan drives i et selskab, og at der er mange positive ting ved det.

Vi vil godt have et bredt forlig, og vi er til at tale med, og derfor kan spørgsmålet om to selskaber diskuteres, men vores udgangspunkt er nu, at vi er meget tilfredse, som det ser ud nu.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Det glæder mig da at høre, at den konservative gruppe er blevet enig. Det må have krævet nogen overtalelse at få fru Pia Christmas-Møller til at blive enig efter sådanne bastante udtalelser i pressen. Men jeg skal jo ikke kommentere, hvad der er sket på sådan et møde, så Pia Christmas-Møller lige pludselig er enig i det, der ligger her.

Jeg vil gerne stille et andet spørgsmål, hvor vi vender lidt tilbage til Århus Sporveje – bl.a. fru Henriette Kjær er jo valgt i Århus – for i Enhedslisten har vi det faktisk ret skidt med, at man nu vil fratage kommunerne retten til at eje og drive et kollektivt trafiktilbud i kommunen.

En af grundene til det er jo nok, at regeringen, hvilket man lægger meget vægt på i lovforslaget, synes, at der skal en masse private aktører ind på banen, angiveligt for at skabe konkurrence, men sagen er jo, at vi i dag har nogle store mastodonter, busselskaber som Connex og Arriva, som i realiteten sidder på hele markedet, og med de store regioner, som vi er i gang med at planlægge i øjeblikket, eller som regeringen er i gang med at planlægge, vil vi jo se, at de selskaber, som vil kunne byde ind her, vil være dem, der i forvejen er store.

Er Det Konservative Folkepartis ordfører ikke enig med mig i, at den kommunalreform, der ligger på trafikområdet, og det lovforslag, vi behandler nu, vil føre til yderligere monopolisering af trafikelskaberne her i landet?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Nej, det er jeg bestemt ikke. Jeg mener ikke, at det her lovforslag har noget at gøre med, at Århus Sporveje skal udliciteres. Det er rigtigt, at kommunen ikke længere selv kan drive kollektiv transport, men det nye trafikelskab, der bliver etableret, kan jo godt, sådan som jeg har forstået det, vælge at lave egenproduktion og føre et trafikelskab eller et selskab som Århus Sporveje videre. De udbudsregler, der i øvrigt gælder, er ikke nogle, der er kommet ind med kommunalreformen; det er helt almindelige EU-regler, der så træder i kraft her.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Nu får vi så nærmest en garanti for, at Århus Sporveje aldrig nogen sinde vil blive udliciteret. Men synes fru Henriette Kjær ikke, at det er lidt fjollet, at når man har Århus Sporveje, som fungerer meget godt, skal det over i en region, som skal arbejde med trafikken? Hvis Århus Kommune så gerne vil have noget til at fungere i Århus Kommune, skal de over et ekstra led, altså ind i den nye trafikregion, for at de kan få det, som de gerne vil have det. Er det ikke en usædvanlig fjollet bureaukratisering af trafikken i Århus Kommune?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Nej, det synes jeg ikke. Jeg er jo meget begejstret for det her forslag, for jeg synes, at det giver en god sammenhæng, når vi får nogle større enheder. Så kan man jo beslutte at flytte enheden Århus Sporveje over i det nye trafikelskab. Det tror jeg ikke er så kompliceret. Hvad man vælger at gøre i det nye trafikelskab, der bliver oprettet, handler om politiske holdninger.

Jeg ser det faktisk som en god mulighed for at koordinere, som en god mulighed for at gennemgå den kollektive trafik og se på, hvad vi har behov for, hvad der fungerer bedst osv. Som jeg sagde i min ordførertale, så synes jeg, at det er et brandgodt forslag.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Jeg kan ikke lade være med først at kommentere den tidligere debat om, hvorfor det er så vigtigt med en region på Sjælland, for jeg forstår simpelt hen ikke argumentet. Man kunne jo lige så godt sige, at vi også skal have Fyn med i regionen, for der er jo også masser af trafik i dag, der er masser af folk, der pendler mellem Fyn og København. Der er nok lige så mange som fra nogle af udkantsområderne i den sjællandske region. Jeg forstår simpelt hen ikke det argument, for så kan man også sige, at hele Danmark skal være en trafikregion. Det er sådan set lidt svært at forstå argumentet.

Fru Henriette Kjær talte i sit ordførerindlæg varmt for, hvor godt det her forslag var, og sagde bl.a., at vi sikrer et fælles billetsystem. Det glæder mig dog, at man har lært så meget af katastroferne i England, hvor man lavede alle de

her private selskaber, som havde hvert sit billetsystem, at vi dog får lov at beholde et fælles billetsystem i Danmark. Det er en fordel. Men jeg kan simpelt hen ikke forstå, hvorfor man synes, at vi skal have en masse private udbydere ind, og hvorfor det skulle være så godt.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jamen det har jeg heller ikke sagt noget om. Som jeg svarede hr. Rune Lund, er det op til trafikalselskaberne at beslutte det. Nu hører jeg så ikke til dem, der mener, at private er af det dårlige, men faktisk kan være gode til at løse nogle opgaver.

Mange af de selskaber, der er, er jo ekspertes på det her område, så jeg ser sådan set meget positivt på det. Hvis de kan gå ind og løse en opgave overbevisende og godt, så kommer de ind. Men det er som sagt ikke givet på forhånd. Det er op til en politisk beslutning truffet i de nye trafikalselskaber.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Erfaringerne fra både Danmark og andre lande er, at når man tager de private ind, kan det godt være, at de til at starte med gør det til den samme kvalitet, men billigere, men hvis de skal blive ved med at være billigere, er de nødt til at skære ned på kvaliteten. Det går så ud over kvaliteten af busdriften, og chaufførerne får dårligere vilkår, og dermed bliver det også dårligere for passagererne. Når chaufførerne f.eks. ikke har lov til at holde pauser undervejs, er det altså ikke så betryggende for passagererne at køre med busserne, så det er ikke særlig gode vilkår, man byder dem.

Så skal jeg bare høre om en sidste ting. Jeg ved jo, at fru Henriette Kjær nærer stor omsorg for de handicappede, og derfor et spørgsmål, som også har været fremme tidligere i debatten, nemlig om vilkårene for handicapkørslen. Er det et punkt, hvor De Konservative vil være med til at garantere, at der ikke bliver ringere vilkår for handicapkørsel, end der er i dag? Vil man være med til at lave de fornødne ændringer, så vi sikrer, at handicapkørslen ikke bliver ringere end i dag?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Først med hensyn til kvaliteten: Her må jeg igen slå fast, at det jo netop er den enkelte kommune eller den enkelte region, som beslutter sig for,

hvor tit de vil køre på en rute, hvordan køreplanen skal se ud, hvordan de forestiller sig det, og så går jeg ud fra, at der er nogle arbejdsmiljøregler, der sikrer, at chaufførerne får de pauser, som de skal have, ellers er det jo en overtrædelse af loven.

Jeg mener ikke, at vi har de store problemer med de private trafikalselskaber, der bl.a. kører her i hovedstadsområdet. Jeg synes, at det ser ud til at fungere ganske udmærket. Men igen: Det er en politisk beslutning, og jeg synes, at man i Enhedslisten må respektere, at det er op til de enkelte nye trafikalselskaber og kommunerne, som jo melder ind og også selv betaler, hvordan de ønsker deres kollektive transport.

Så er der spørgsmålet om de handicappede. Jeg vil da ikke afvise, at der kan foregå en om-lægning, men det betyder jo ikke nødvendigvis, at det kan være en forværring af situationen for de handicappede. Men det er da klart, at det er noget, der står højt på vores dagsorden, at der er en ordentlig betjening af netop den gruppe.

Kl. 18.00

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Tak til ordføreren. Så går vi videre i ordfører-rækken, og det er hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

I Det Radikale Venstre har vi den grundholdning, at hvis man skal lave store samfundsmæssige forandringer i det bestående, skal det være, fordi man mener, at det bliver væsentlig bedre, og så skal man som minimum have et overblik over, hvilke økonomiske konsekvenser de forandringer har.

Efter vores mening er det største trafikale problem i organiseringen af trafik i Danmark, at vi alt for længe har haft en skyttegravskrig mellem dem, der vil kollektiv trafik, og dem, der vil have veje, og at vi i den grad mangler en samlet plan for, hvordan de forskellige trafikformer kan spille bedre sammen.

Efter vores mening løser regeringens strukturforslag på trafikområdet hverken det problem eller giver os bare en tilnærmelsesvis fornemmelse af, hvilke økonomiske og service-mæssige konsekvenser forslaget vil have for brugerne af trafik i Danmark; det gælder så vel for brugerne af den kollektive trafik som for brugerne af vejene.

Når det er sagt, er det også klart, at den radikale politiske sjæl fungerer sådan, at hvis vi kan komme ind og rette lidt op på katastroferne, gør

vi gerne det. Det betyder også, at vi selvfølgelig vil kigge efter, om der kan indgås nogle aftaler, der gør, at det samlede forslag bevæger sig mere i retning af det, som vi kunne forestille os, så vi derfor kan ende med at stemme for det.

Jeg vil bruge min ordførertale på at koncentrere mig om de fire ting, som vi har øje på, og som vil være af væsentlig betydning for, om vi i sidste ende vil kunne støtte forslaget eller ej.

Det første har allerede været diskuteret, og det er spørgsmålet om, hvorvidt der skal være et eller to trafikelskaber på Sjælland. Vi synes, at der er flere grunde til seriøst at overveje at tage hørings svarene alvorligt og lave to trafikelskaber.

Den første grund er allerede blevet nævnt, nemlig at de i udgangspunktet har meget forskellige økonomiske vilkår. På Sjælland har man faktisk, selv om man har udkantområder, sparet 45 mio. kr. op til rejsekort og udvist et stort økonomisk ansvar, og det synes vi at de skal belønnes for, ikke straffes for.

Den anden grund er, at vi oplever, at den trafikale udfordring er meget forskellig i Storstrøms og Vestsjællands Amter på den ene side og i København på den anden side. For at sige det ligeud er vi meget i tvivl om regeringens økonomiske model på det her område, især for så vidt angår hovedstadsregionen.

Vi ved jo, at det fungerer i f.eks. Storstrøms Amt. Der har den jo fungeret i en periode, altså det med, at kommunerne betaler ind til trafikelskabet. Men hvordan vil den virke i Københavnsområdet, hvor der desværre stadig er mange mellemstore kommuner, hvor nogle kommuner har en geografi, der gør, at busruterne kører sådan på tværs af kommunen, f.eks. Vallensbæk Kommune, men hvor kommunens egne borgere ikke nødvendigvis får så stor glæde af de busruter?

Det er svaret på sådan nogle spørgsmål, som vi synes blæser lidt i vinden, og derfor vil vi ikke udelukke, at vi kan blive nødt til enten med det samme eller ved en senere lejlighed at lave en anden form for finansiering for hovedstaden. Hvis vi fra starten deler det op i to selskaber, bliver det lettere for os på et senere tidspunkt at gå ind og lave den justering, hvis det bliver nødvendigt. Det er de to vigtigste grunde.

Den anden ting, som vi har meget kig på, er det med at få en bedre samlet trafikale planlægning i Danmark. Vi synes, at når man har gang i en så stor omrokering som her, ville det være naturligt, også som konsekvens af, at vi altså ikke

nødvendigvis får et trafikalt selskab, og vi får i hvert fald ikke et, der også tager togene, vejene og metroen med, at spørge, om vi ikke skulle give hinanden håndslag på, at vi f.eks. inden for de næste 5 år laver trafikplaner for alle hovedområderne i Danmark, dvs. en trafikplan for hele Sjælland, en trafikplan for Fyn f.eks., en trafikplan for henholdsvis Syd- og Nordjylland og en trafikplan, der medtager alle investeringer både på veje og jernbanesiden.

Hvis vi gjorde det, kunne vi nemlig sige, hvilke målsætninger vi har trafikalt, hvilke trængselsmålsætninger vi har, hvor længe vi vil finde, at folk skal sidde i kø, hvilke målsætninger vi har med hensyn til priserne, og hvilke miljømålsætninger vi har. Vi kunne så inddrage borgerne i de diskussioner, vi kunne inddrage de nye trafikelskaber, de nye myndigheder og vejbestyrrelser, og så kunne vi efterfølgende lave en investeringsplan, som ikke var et resultat af politiske studehandler og lokale særinteresser, men et resultat af en bevidst politisk trafikpolitik.

Så vores forslag vil være altså, at vi i tillæg til den her lov – det kan så skrives ind i loven, eller det kan laves ved en aftale ved siden af, det vil vi ikke hænge os i – giver hinanden håndslag på, at vi forsøger at forbedre den trafikale planlægning i Danmark.

Vedrørende det tredje, vi har kig på, skal jeg lige sige, at vi er en lille smule forvirrede, men så vidt vi kan gennemskue, bliver der i det nuværende lovforslag givet en ret, om jeg så må sige, blank bemyndigelse til ministeren, for at han enerådigt kan fastsætte fordelingen af taksterne i f.eks. hovedstadsområdet. Det vil sige, at det bliver ministeren, der kan bestemme: Hvor mange penge skal metroselskabet have? Hvor mange penge skal Ørestadsselskabet have? Hvor mange penge skal busserne have? Hvor mange penge skal DSB S-tog have af de takstindtægter, der kommer ind? Og det er som bekendt en meget varm kartoffel, da de berørte selskaber er meget uenige om den fordeling.

Kl. 18.05

Det fremgår også af nogle af hørings svarene og kommentarerne fra ministeriet, at der vil blive lavet en bekendtgørelse og derved blive forhandlet, så vidt jeg har forstået, med Folketingets partier. Men for os, der ikke er med i den gamle metroaftale, er det ikke nogen stor betryggelse, og vi synes, det vil være mere fair en gang for alle at afklare det, som altså skal afklares, nemlig hvordan vi sætter metroens takster i for-

hold til andre, for det er jo det, vi kommer til at diskutere.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at min bekymring er, at hvis ikke vi gør det og tager den diskussion åbent her, så er det, der vil ske, at de ca. 100 mio. kr., som metroselskabet mangler hvert år, på grund af at man ikke kan leve op til passagerprognoserne, bliver tørret af på DSB S-tog og busserne i hovedstadsområdet. Og det tror jeg ikke var meningen med den kollektive trafik i hovedstaden.

Det kan heller ikke være meningen, at busserne og S-togene i hovedstaden skal blive endnu dårligere, fordi metroselskabet ikke kan levere de passagertal, som vi havde håbet. Derfor synes jeg, det ville have været mere fair at finde de penge på en anden måde, og derfor er det også et spørgsmål, der optager os.

Det kan så løses på flere måder. Vi kan bare tage det ud af loven, og så kan de partier, der vil tage ansvar for at gøre den kollektive trafik i hovedstaden mere dårlig, gøre det, det kan vi jo ikke forhindre. Men vi vil bare nødig lægge stemmer til, at man gør den kollektive trafik i hovedstaden dårligere.

Det sidste område, vi er lidt optagede af, men hvor vi også har en lidt fleksibel indgang til det, er det med takstloftet. Vi har jo om nogen kæmpet for at få ikke bare et takstloft, men også lave-ter takster. Og det får vi næppe igennem med regeringspartierne og Dansk Folkeparti.

Det, vi vil være meget optagede af – lad mig bare sige det på den måde – er, at vi heller ikke med sådan et takstloft binder trafikalselskaberne på hænder og fødder. Der kan jo være brug for at omrokere, sådan at man kan foretage en offensiv investering på én type kollektiv trafik og slække lidt på en anden.

Vi har i Det Radikale Venstre diskuteret, om en model kunne være, at vi gør det, som vi gør på daginstitutionsområdet, altså lægger et loft for, hvor stor brugerandelen, brugerbetalingen, må være af de samlede udgifter. Det er også muligt, at man kan opnå den samme fleksibilitet inden for regeringens forslag, det kigger vi åbent på. Det er bare for at sige, at vi ikke skal binde dem på hænder og fødder, selv om vi er enige i den overordnede målsætning: at sikre, at det ikke går fuldstændig amok, som det er sket de sidste 3-4 år.

Det sidste, jeg så vil nævne, er en generel bekymring i forhold til hele strukturreformen, som vi næppe kan forhandle her i dag. Men det er klart, at i Det Radikale Venstre er vi enormt kedede

af, at vi ikke har et større overblik over økonomien. Det gælder ikke kun på det her område, det gælder på mange andre. Derfor kunne jeg godt tænke mig at spørge ministeren her til sidst, om han har en forestilling om, hvornår vi bare tilnærmelsesvis kan have nogle ideer om, hvad det her får af økonomiske konsekvenser, og hvad regionerne skal have osv.

Det er klart, at jo mere klarhed, vi kan få over den del, jo lettere er det også at vide, hvad det er, man går ind til. Det er lidt svært at sætte sig ind bag rattet på en bil – også selv om der er flere partier med – tage bind for øjnene og køre derudad. Det er ikke en praksis, vi normalt ynder i Det Radikale Venstre.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu har jeg noteret mig, at hr. Martin Lidegaard også gennem spørgsmål til tidligere ordførere har interesseret sig voldsomt meget for økonomien. Derfor er jeg nødt til at spørge hr. Lidegaard: Skal jeg forstå det spørgsmål, som hr. Lidegaard tidligere stillede, sådan, at medmindre der ligger noget meget klart om økonomien, så er Det Radikale Venstre faktisk slet ikke interesseret i at gå ind og bidrage til eventuelt i sidste ende at stemme for det her lovforslag? For jeg har jo kunnet høre, at det er økonomien, der optager hr. Lidegaard.

Så kan det godt være, at hr. Lidegaard i sin tale nu nævner fire forskellige punkter. Det er også dem, der fremgår af den pressemeddelelse, hr. Lidegaard tidligere har sendt ud i dag. Men jeg vil spørge helt konkret: Vægter Det Radikale Venstre økonomien så meget, at det er det, der gør, at uanset hvad man ellers kan forhandle sig frem til, så vil Det Radikale Venstre sige nej til at støtte det her lovforslag?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Økonomien indeholder jo flere elementer, og jeg vil have svært ved her helt præcis at sige, hvor vores smertegrænse ligger.

Men på andre områder, f.eks. miljøområdet, som jeg også har ansvaret for at forhandle, har man dog været i stand til i det mindste at prøve at beskrive fordelingen af årsværk på de forskellige niveauer, hvilke konsekvenser det nogenlunde vil have, når man sådan rokerer rundt. Og det er da altid et stort fremskridt, at man kan komme så langt.

Jeg ved godt, at med den proces, regeringen har lagt an til, kan vi ikke få kroner og øre på det hele, men jeg er spændt på, hvornår vi kan få det, for i sidste ende er det jo så kommunerne, der afgør det. Det er også derfor, jeg lægger op til, at det måske er klogt også af regeringen selv at skille Københavnsområdet fra resten, så man får den justeringsmulighed senere. Hvis det så går galt, skal man ikke, havde jeg nær sagt, til at vende hele bøtten også for Vestsjællands og Storstrøms Amter.

Kl. 18.10

Jeg har svært ved at svare mere konkret på fru Lillelund Bechs spørgsmål. Jeg vil ikke her, hvad skal man sige, presse mig så meget op i et hjørne, at jeg ikke har mulighed for at bokse videre inde i midten af ringen.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Skal jeg forstå hr. Lidegaards svar således, at hr. Lidegaard meget, meget gerne vil forhandle, og selv om hr. Lidegaard måske ikke skulle kunne få sine fire punkter igennem plus økonomien, så kunne det tænkes, at hvis der var nogle få af punkterne, der kom igennem, så var Det Radikale Venstre villige til at stemme for lovforslaget?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det vil næppe komme som en overraskelse, at jo flere punkter, Det Radikale Venstre får igennem, jo større er sandsynligheden for, at vi stemmer for forslaget.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg synes da sådan set, det lød til, at vi var meget enige. Jeg vil så spørge hr. Martin Lidegaard: Hvis man nu finder en fornuftig økonomisk fordeling, og jeg tror, hr. Martin Lidegaard brugte udtrykket, at der ikke bliver tøret noget af på nogen; hvis man nu garanterer det – jeg tror, det er metroen, hr. Martin Lidegaard er meget betænkelig i forhold til – og sikrer, at det er dem, der har gavn af den, der kommer til at betale den osv., er man så parat til at støtte det her forslag?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det synes jeg er en interessant tanke, altså at man forsøger at, om jeg så må sige, skrive sig ud

af den usikkerhed, der råder, og sige, at der i hvert fald er nogle punkter, hvor vi er enige om at det ikke må forringe servicen på forskellige dele. Det vil vi gerne diskutere nærmere.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det synes jeg lyder interessant, for jeg håber da også, at hr. Martin Lidegaard kan se nogle perspektiver i, at vi har Sjælland som ét område, i og med at der i flere og flere af byerne, også syd-på, bor mange, der pendler til København, f.eks. Næstved. Der har de oven i købet en børnehave, som jeg har været ned at besøge, der har længe åbent på grund af pendlerne, der kan komme lidt senere tilbage fra København. Det perspektiv synes jeg er meget godt, og det er derfor, jeg synes, det er hensigtsmæssigt med ét trafikalskab. Så for ligesom at komme det nærmere, vil jeg spørge, om det blot handler om økonomien. Kan vi få det helt præcist at vide?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nej, jeg nævnte økonomien som et sidste tværgående element.

De fire punkter, jeg startede med, er også meget afgørende for os. For sagen er jo, at de pendlere, som fru Henriette Kjær taler om, tager med toget, de fleste af dem – mig bekendt eksisterer der ikke pendlerbusser mellem Næstved og København – og det, der er vores pointe, er: Hvorfor ikke i og for sig gøre det modsatte af det, der er blevet lagt op til nu?

I stedet for at sige, at vi centraliserer driften, men decentraliserer planlægningen og investeringerne, kunne man sige: Vi lader de folk, som gør et glimrende stykke arbejde med busdriften i dag, og hvor langt størstedelen af busdriften foregår inden for de områder, som de selskaber arbejder i i dag, arbejde videre med det, indtil rejsekortet kommer – det kommer under alle omstændigheder om 3 år, og hvorfor skal vi lave det hele om bare for de 3 år? – men til gengæld, og der er jeg helt enig med fru Henriette Kjær, så laver vi en samlet planlægning på investerings-siden, altså på investeringen i jernbaner, på investeringen i veje, på det, der betyder noget for pendlerne, det, der betyder noget for rejsetiderne, og der gør vi det for hele Sjælland på en gang.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg vil gerne kvittere for De Radikales indsats på det trafikpolitiske område; de var jo med i det sidste store forlig, og jeg håber da også, at de vil være med på det her område.

Derfor vil jeg også gerne spørge til hr. Martin Lidegaards indlæg, hvor hr. Martin Lidegaard siger, at et af de centrale områder, som man kunne forestille sig skulle laves om her, var, at vi skulle have to selskaber på Sjælland. Kan hr. Martin Lidegaard så bekræfte, hvis det forslag går igennem, at hr. Martin Lidegaard så også kan stemme for det her forslag?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Som bekendt stillede jeg fire ting op, som vi har særlig fokus på. Og det eneste, jeg kan sige med sikkerhed, er, at hvis vi får disse fire ting igennem plus vores økonomiske forslag, så stemmer vi i hvert fald for, men som jeg også indikerede inden for nogle af de enkelte områder, så er vi også parate til at diskutere, om vi lige har fundet den vise løsning.

Jeg vil sige det sådan, at hvad angår diskussionen om to trafikkselskaber på Sjælland, er jeg ret sikker i min sag, jeg mener, at det er en bedre idé, så der bliver jeg nok svær at overbevise om andet.

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Tak til ordføreren. Så går vi videre i ordfører-rækken. Hr. Poul Henrik Hedeboe.

Kl. 18.15

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil starte med nogle overordnede ting. Overordnet set har vi det problem, som vi ser rigtig meget i forbindelse med kommunalreformen, at regionerne får en rolle uden rigtig at have kræfter til at udføre noget. Jeg betragter dem nærmest som statslige styrelser; det er deres funktion, og det er et problem, fordi de sættes ind i nogle positioner, hvor de skal være med til at skabe et overblik, og det gør man ikke, når man er handlingslammet. Det er et grundlæggende problem, som går igen mange steder her.

Der er sagt nogle pæne ord – og de er jo for så vidt rigtige – om, at vi skal skabe et niveau for billetpriser, og vi skal sørge for, at de ikke kan stige uforholdsmæssigt. Altså, der lægges et niveau, og så må det kun stige med pristallet.

Det er jo en rigtig tanke, og det er en god tanke. Der er bare det grundlæggende problem, at priserne under denne regering og den forrige virkelig har fået et hak opad, så niveauet, vi starter fra og laver den der gode løsning på, altså er kørt af sporet; det er meget for højt. SF var meget medvirkende til, at vi havde et lavere niveau, og det burde vi altså gå tilbage til til gavn for den svagere del af befolkningen.

Der er en plusside på det her. Der lægges rammer for det elektroniske rejsekort, og det er en god ting; det bliver en god fremtidig ting. Hele landet dækkes af trafikkselskaber, det er også en god ting. Man kan sige, at der nogle steder altså er nogle ubehagelige knaster på det, men det vender jeg tilbage til. Med hensyn til dem i vest er det jo sådan, som det også har været noget oppe i debatten, at det er nogle ret vel-fungerende enheder, der skal splittes op. Men det er en god ting, at hele landet dækkes af trafikkselskaber.

Så vil jeg tage fat på problemerne. Ét problem er altså i øst, hvor der lægges op til ét selskab. Man kan sige, at det jo set fra brugerside og planlægningsside er en rigtig god idé at lave én planlægning for Sjælland. Men hvis man skal gøre det, så skal man også gøre det ordentligt. Hvis der skal være ét selskab på Sjælland, så skal man vide, at det, der binder det sammen, jo lige præcis er skinnerne. Det er dér, det bindes sammen, og de er ikke med i det her. Når vi i det her forslag kun snakker busser, er der absolut ikke nogen grund til at lave ét selskab. Så er det rimeligt at lave to selskaber. Og det her er altså en hjertesag.

Når vi ser på, hvad bussernes rolle er, så vil jeg sige, at den er, at de leder op til den sammenhængende trafik, som foregår via skinnerne, og det er under 10 pct., hvor busserne går over regionsgrænserne. Der er altså virkelig ikke nogen grund til det. Man kan frygte – hvis »man« er mig og SF'er – at det i virkeligheden drejer sig lidt om at løse nogle andre problemer på Sjælland. I den ene region er der en stor gæld, i den anden region er der en stor formue, og sådan nogle problemer kan være ubehagelige at løse. Hvis ikke man er parat til at åbne for statskassen, ja, så er en løsning at lave det hele kompliceret – en ny, stor, strategisk løsning, og så skjuler vi det derunder. Det er vi simpelt hen ikke med på.

Den helt ædruelige kiggen på det her er, at to selskaber på Sjælland, når det kun er busser, der hører ind under det, må være det rimelige. Og

det er også det, som alle høringsvarene går ud på.

Der er en spøjs ting, som jeg undrede mig over, da jeg læste det her, og det er, at der i øst er valgt en model, hvor administrationsudgifterne kun lægges på regionerne og ikke på kommunerne. Spørgsmålet er, hvordan det vil komme til at påvirke dynamikken. Jeg kan forestille mig, at det ikke vil gavne dynamikken. I vest er der en løsning, hvor administrationen både lægges på kommuner og på regioner. Jeg vil godt sørge for, at det spørgsmål bliver stillet under udvalgsarbejdet, men jeg vil også godt høre ministerens svar på det.

Kl. 18.20

Hvad har vi mere? Jo, der er noget omkring sammensætningen af bestyrelserne. Trafikskabets bestyrelse er sammensat, ved at man rekrutterer en person fra hver kommune som potentiale til at lave bestyrelserne, men så ved vi også godt, at når det er én person fra kommunen, så bliver det borgmesteren, og det vil sige, at vi i virkeligheden laver nogle borgmesterklubber. Man kan sige, at det måske kan være meget godt for de store partier, men det ser ikke så godt ud for de mindre partier.

Jeg mener også at vide, at hverken Venstre eller De Konservative er absolutte tilhængere af borgmesterklubber; det er ikke demokratiets højborg. Man burde derfor tænke det her i retning af at lave en ligelig politisk repræsentation og ikke bare borgmesterklubber i de bestyrelser, som vi skal ind og arbejde med.

En anden ting ved den måde, som bestyrelserne er sammensat på, er, at de store befolkningscentre, altså de store byer, kan komme i klemme, fordi de faktisk ikke er garanteret en plads. Jeg mener, at man i retfærdighedens navn burde sikre, at de store byer faktisk får en plads. Der skal ikke bare være en tiltro til, at det får de nok, for sådan arbejder man. Jeg tror, at man burde garantere det og ligeledes også garantere, at yderområderne bliver repræsenteret, så vi ikke får noget skævt noget. Det er der ikke nogen fordel ved for nogen.

Det sidste er så, at de her formueforhold bliver vi altså nødt til at gøre noget ved. Jeg nævnte det i starten, og vi bliver nødt til at gøre noget der. Jeg er ligesom De Radikale også betænkelig ved, at vi under dække af det her kommer til at skjule den store konflikt, der ligger i Københavnsområdet med fastsættelse af priser på metro contra tog contra busser. Den konflikt synes

jeg skal helt åbent frem. Den skal ikke drukne i den her reform.

I SF er vi bestemt interesserede i at være med i den proces her. Der skal rigtig meget til, for at vi går hen og stemmer for, men vi er meget interesserede i processen, og der er noget af det, som betyder rigtig meget for os. Vi vil gå positivt ind i arbejdet. Det er nok ikke så voldsomt sandsynligt, at vi ender med at stemme for, men vi vil meget gerne arbejde med sagen.

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Så går vi videre i ordførerrækken, og næste ordfører er hr. Rune Lund.

Rune Lund (EL):

Når man sådan har hørt nogle af de kommentarer, som jeg og fru Line Barfod er kommet med her i løbet af aftenen, kunne man næsten få det indtryk, at vi havde noget imod trafikskaber som sådan. Men der er såmænd ikke noget i vejen med trafikskaber. Det, der er problemet, er de rammer, som regeringen nu vil lægge for det fremtidige kollektive trafiksystem.

Med afskaffelsen af amterne er fokus på regionaludvikling svækket. Regionerne får en rolle som sådan en slags sygehusbestyrelser, som godt nok får lov til at komme med nogle ideer på nogle andre områder, f.eks. trafikområdet.

De regionale udviklingsplaner, der er, giver ikke noget særligt grundlag for at planlægge den trafikale udvikling regionalt, og det, vi risikerer, er, at investeringer i kollektiv trafik ikke understøtter de ønsker, der rent faktisk er på det regionale niveau.

Hvorfor vil regeringen og Dansk Folkeparti egentlig have et stort regionalt selskab på Sjælland? Det var måske til at forstå, hvis det var en følge, at de skulle styre alle former for lokal og regional trafik, S-tog, metro og også regionaltog, men det skal trafikskabet på Sjælland jo ikke.

Hvad er begrundelsen for, at de to regioner skal have et fælles selskab? Vi forstår det simpelt hen ikke. Vi kan ikke se nogen anden fornuftig forklaring, end at man vil proppe en gæld fra Hovedstadens Udviklingsråd, HUR, over i et nyt større selskab under to andre trafikskaber, som har en masse penge. Vi kan ikke på nogen måde se, at der er en fornuftig trafikpolitisk begrundelse for det.

Finder regeringen ikke, at der bliver for langt fra den enkelte kommune til trafikskabets bestyrelse? Giver det ikke en enorm skævvridning mellem en hovedstadsregion, der er den befolk-

ningsmæssigt klart tætteste, og resten af Sjælland og Lolland og Falster, der har en helt anden type transportproblemer at løse? Mener regeringen ikke, at der i dag er for få busruter på tværs af amterne på Sjælland? Hvad er egentlig begrundelsen? Vi forstår det ikke.

Kl. 18.25

Regeringen har konstrueret en underlig hold hinanden i skak-model, hvor kommunerne sidder på penge-kassen. De har ganske vide rammer for at beslutte, hvilken trafik de vil have inden for kommunegrænsen, men de må ikke selv have et udførende selskab. Selve leveringen af transportydelsen skal trafikselskabet organisere. Det har vi i Enhedslisten meget svært ved at forstå. Hvorfor må Århus Kommune ikke fortsat eje og drive Århus Sporveje? Hvorfor vil regeringen og Dansk Folkeparti forhindre, at brugerne af transporten via deres kommune ejer og driver deres kollektive trafiktilbud?

Med loven vil det være den midtjyske region, som skal overtage Århus Sporveje. Det er ikke i overensstemmelse med principperne for en decentral struktur eller med valgfrihed for kommunerne. Regeringen kan da ikke i ramme alvor mene, at den lokale kollektive transport ikke er en kommunal kerneopgave.

I lovforslaget lægges der stor vægt på, at den offentlige transport i vid udstrækning skal være på private hænder. Der står bl.a., at det forventes, at den altovervejende del af den trafik, som trafikselskaberne skal varetage, fortsat vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd.

I Enhedslisten finder vi, at det private marked i stadig større omfang bliver domineret af store selskaber som Arriva og Connex, som efterhånden kan fastsætte prisen. Med de store trafikselskaber risikerer vi også større samlede kontrakter, som kun de helt store kan leve op til. Derfor er det væsentligt, at der eksisterer kommunale selskaber, som kan give kommunerne et forhåndskendskab til økonomi og muligheder for kvalitetsudvikling inden for bustransport.

Dybset set har vi det sådan i Enhedslisten, at det burde være enhver kommunes ret at eje og drive det kollektive trafiktilbud i kommunen.

Der er også en del usikkerhed i forhold til økonomien; f.eks. er det jo sådan, at kommunerne på Sjælland skal bidrage med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter. Det vil sige, at en kommune betaler hundrede procent for transporten inden for kommunegrænsen, og for busruter, der krydser kommunegrænsen, betales i forhold til, hvor meget der køres i den en-

kelte kommune og pendlingsmønsteret mellem kommunerne.

Her har vi bl.a. Københavns Kommune, som gør opmærksom på, at man ikke kan gennemskue, om det kan lade sig gøre at opretholde det nuværende aktivitetsniveau eller det nuværende niveau for den trafik, der bliver tilbudt. Ifølge Københavns Kommune har Trafikministeriet oplyst, at man har beregnet, at Københavns Kommune vil kunne opretholde aktivitetsniveauet. De beregninger kunne vi enormt godt tænke os at se i Enhedslisten, og det ville være dejligt, hvis trafikministeren her i aften kunne love os, at de vil blive sendt over til os. Vi tror, at det er nogle meget spændende beregninger, som meget dårligt kan hænge sammen.

Taksterne skal holdes i ro, står der, med ret til kun at indeholde generelle pris- og lønstigninger plus eventuelt noget ekstra, som åbenbart endnu ikke er fastlagt. Det er bestemt prisværdigt, at regeringen søger at stoppe taksternes himmelflugt, sådan som vi ellers har set det ske under regeringen inden for den kollektive trafik, og hvor regeringen og Dansk Folkeparti har et stort ansvar for, at det er sket. Det er bare meget svært for os at se, hvilke muligheder trafikselskaberne og kommunerne har for at holde busti-prisen nede.

Derfor tror vi, at der skal tænkes meget hurtigt i Transportministeriet, hvis ikke landets trafikselskaber skal føle sig urimelig fristet til at sætte taksterne meget i vejret i den kommende tid, for så der er lagt en bund, når det bliver smalhals. Ellers er der nemlig kun en måde at kompensere for de stigende udgifter, og det er ved en reduktion i servicen, og det er begyndelsen til et langsomt mord på den offentlige bustrafik.

Vi synes derfor, at det er en hurtig konklusion, at lovforslaget ikke skulle have nogen miljømæssige konsekvenser, for hvis vi ser en forringelse af busservicen, er det da klart, at folk vil vælge andre tilbud, så vil de tage deres bil, og de vil i hvert fald ikke benytte sig af det offentlige transportsystem. Så vi mener, at det her lovforslag meget hurtigt kan føre til en forringelse af busservicen.

Alt i alt: Det her lovforslag svækker den regionale koordinering, og der er en del uklare elementer bl.a. i forhold til finansiering. Vi synes i det hele taget, at det her lovforslag, som andre lovforslag i forbindelse med kommunalreformen, er et udtryk for en gang uigennemtænkt hastværk, og derfor kan vi ikke støtte forslaget.

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Tak til ordføreren. Så er det transport- og energiministeren.

Kl. 18.30

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil først komme med nogle generelle betragtninger omkring selve lovforslaget og så komme ind på nogle af de spørgsmål, der mere specifikt er stillet, og kommentere de enkelte ordføreres indlæg.

Først vil jeg sige tak for indlæggene og for en synes jeg, pæn modtagelse af lovforslaget. Jeg kunne godt høre, at der var nogle, der sagde nej. Enhedslisten var totalt afvisende, og det kan jeg leve med. Jeg ville faktisk være mere bekymret, hvis de tilsluttede sig. Jeg synes, at både Det Radikale Venstre og Socialdemokratiet lagde op til, at der er meget fornuftigt i det. Der er også noget, vi er uenige om. Det er klart, sådan er den politiske situation, man forhandler jo om tingene. Men jeg synes, at der var åbninger, som jeg meget gerne vil kvittere for. Det var der i øvrigt også hos SF, hvor hr. Poul Henrik Hedeboe anerkendte mange af de gode intentioner, der er i lovforslaget.

Lovforslaget ændrer organiseringen af den lokale og regionale kollektive trafik, så strukturen bliver ensartet, og der sker en decentralisering af ansvaret for serviceniveauet i den lokale og regionale kollektive trafik. De afgørende beslutninger om serviceniveauet, dvs. hvor ofte og hvor mange busser der skal køre lokalt, skal fremover træffes ude i de enkelte kommuner. Dermed bliver det mere nærdemokratisk. Det er kommunerne, der skal betale, og det er her, man har den bedste fornemmelse af brugernes daglige behov. Regionerne skal ifølge lovforslaget tilsvarende betale for de længere busruter af regional karakter samt for privatbanerne.

Trafikskelskabet skal varetage alle de praktiske gøremål, dvs. indkøb, overvåge trafikken, som hr. Martin Lidegaard berørte perifert, fastlægge og koordinere de præcise køreplaner, drive takstsystemer, sikre sammenhæng og koordinering med anden offentlig servicetrafik. Det er betydelige opgaver, men de har ikke noget med, skal vi sige, selve driften at gøre.

Vi har foreslået, at trafikskelskaberne skal ledes af en bestyrelse på højst ni medlemmer. Bestyrelsesmedlemmerne udpeges af henholdsvis regionsråd, som udpeger to medlemmer, og det kommunale repræsentantskab for trafikskelska-

bet, som udpeger resten, dvs. syv. Medlemmerne af trafikskelskabets bestyrelse er tillige enten medlemmer af regionsrådet eller af en kommunalbestyrelse og har dermed forventet stor indsigt i det, de har med at gøre. Som sagt har regionerne to pladser i bestyrelsen, for så vidt angår trafikskelskabet på Sjælland, har de to regioner hver en plads i bestyrelsen.

Det enkelte trafikskelskab skal selv fastsætte dets vedtægter, men der vil blive udarbejdet en standardvedtægt, som på nogle punkter vil skulle følges, og som på andre punkter alene skal tjene som inspiration for trafikskelskabernes ledelse.

De regler i standardvedtægten, som skal følges, vil bl.a. være stemmeregler i forbindelse med vedtagelse af selskabets budgetter. Disse regler skal sikre, at en kommune ikke kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelse, og at regionen ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgiften til at sikre en trafikbetjening af regional betydning.

Trafikskelskaberne finansieres – det har der jo været stor debat om, og jeg kan henvise til lovforslaget, jeg kan endda huske, at det er på side 17 i bemærkningerne – gennem billetindtægter og tilskud fra de deltagende kommuner og regioner.

For så vidt angår trafikskelskabet på Sjælland, er der i lovforslaget fastlagt principper for fordelingen af tilskuddet. De to regioner skal betale for de længere busruter af regional karakter samt for privatbanerne. Desuden skal regionerne i det sjællandske trafikskelskab betale udgifterne til fælles administration og drift af selskabet. Kommunerne skal betale for de lokale busruter – nærdemokrati.

Ruter, der udelukkende køres inden for en kommune, betales af den pågældende kommune. Udgifter for de busruter, der køres mellem flere kommuner, betales af de pågældende kommuner i fællesskab. Udgifterne fordeles, for så vidt angår den del af busrutens kørselsomfang, der er lige lang i de to kommuner, efter den indbyrdes pendling mellem kommunerne. Resten af busruten betales af den kommune, hvor den overskydende trafik foregår.

Kl. 18.35

For så vidt angår trafikskelskaberne vest for Storebælt, bestemmer de selv fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Dog må ingen kommuner betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikskelskabets ydelser, og

regionerne må ikke forpligtes til at betale mere end udgifterne til privatbaner, busruter af regional betydning samt de administrationsudgifter, der kan henføres til denne trafik.

Desuden betaler kommunerne for individuel handicapkørsel for deres borgere. Det hører med til finansiering af trafikelskaberne, at hver kommune vil blive sikret de samme økonomiske midler til denne opgave, som der bruges i dag gennem udligningsreformen. Det er et spørgsmål, der har været rejst under debatten.

Trafikelskaberne skal varetage opgaverne vedrørende offentlig servicetrafik inden for trafikelskabets område. Det er regeringens forventning, at det meste af trafikken vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd, nøjagtig som det blev beskrevet af Enhedslistens ordfører.

Trafikelskaberne har dog også mulighed for egen produktion af trafik. Trafikelskaberne har takstkompetence for den trafik, som selskaberne varetager. Dog indføres der et prisstigningsloft, der betyder, at taksterne i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen.

Det er generelt regeringens mål, at det eller de takstsystemer, der etableres efter kommunalreformen, vil blive klare, logiske og forståelige for borgerne. For at skabe grundlag for en så gnidningsfri og effektiv overgang til en ny takststruktur som muligt iværksætter regeringen nu et udvalgsarbejde, der samler parterne i den offentlige servicetrafik på både lokalt og regionalt niveau.

Udgangspunktet for arbejdet skal være, at borgerne skal opleve en så enkel og gennemskuelig overgang som muligt, når de eksisterende geografiske områder med forskellig takstpolitik skal integreres. Lovforslaget gør det nuværende frivillige samarbejde mellem busser og tog obligatorisk, med streg under obligatorisk, således at trafikelskaber skal indgå aftaler med jernbanevirksomheder om et billetssamarbejde. Det sikrer således, at passagererne fortsat kan købe billet til hele deres rejse uafhængigt af, om den foregår med både bus og tog.

I hovedstadsområdet skal der fortsat være én fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro. Endvidere skal trafikelskaberne samarbejde om, at der skabes gode muligheder for forbindelse mellem andre trafikelskaber og statens offentlige servicetrafik. På den måde skabes rammerne for en sammenhængende offentlig servicetrafik i hele landet, uanset at ansvaret for udførelsen er fordelt på forskellige aktører.

Det er i den forbindelse vigtigt at nævne, at togoperatørerne er pålagt en tilsvarende forpligtelse for at skabe en god og sammenhængende trafik i deres kontrakter med staten. Især i hovedstadsområdet er der behov for en særlig tæt koordination og et særlig tæt samarbejde vedrørende tog, S-tog, metro og busser. Samarbejdet skal ud over den køreplanskoordination, der gælder for hele landet, bl.a. omfatte information, omstigningsforhold og markedsføring af den offentlige servicetrafik.

Staten forpligtes til at udarbejde en trafikplan for den statslige offentlige servicetrafiks omfang og serviceniveau. Trafikelskaberne forpligtes til at udarbejde langsigtede planer for den offentlige servicetrafik, som trafikelskaberne er ansvarlige for. Dette skal ske inden for rammerne af statens planlægning.

Formålet med den langsigtede planlægning for den statslige offentlige servicetrafik er for det første at udmønte servicemålsætningerne for den offentlige servicetrafik på længere sigt og for det andet at afdække de fysiske og kapacitetsmæssige rammeforudsætninger for togtrafikken og dens samspil med den regionale og lokale offentlige servicetrafik. På den måde vil planen tilvejebringe rammerne for et sammenhængende offentligt kollektivt trafiksystem.

Det er regeringens udgangspunkt, at samtlige nuværende privatbaner overføres til trafikelskaberne. Trafikelskabernes videreførelse af privatbanerne forudsættes at ske på det foreløbige grundlag, det vil sige med den gældende lovgivning på området samt ifølge de juridiske forpligtelser mellem amterne, Hovedstadens Udviklingsråd og ministeriet om overtagelse og videreførelse af privatbanerne.

En nyskabelse i lovforslaget er, at der skal etableres en database for den offentlige servicetrafik. Til brug herfor skal trafikelskaberne indrapportere data til Transport- og Energiministeriet. På baggrund af denne indrapportering fra trafikelskaberne vil der blive udarbejdet offentligt tilgængelige oversigter over diverse data fra bussektoren. Det er altså et hjælpemiddel. Databasen vil være offentligt tilgængelig og hermed være et nyttigt værktøj for trafikelskaberne til bl.a. at sammenligne forhold vedrørende økonomi og service og sikre god udnyttelse af midlerne i trafikelskaberne til gavn for passagererne i den offentlige servicetrafik.

Kl. 18.40

Det vigtigste aspekt af lovforslaget er, at den kommunale indflydelse på det faktiske service-

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.

Så er der spørgsmålet om metroproblematikken. Der fremgår det jo af lovforslaget, og det fremgår også af det svar, som hr. Martin Lidegaard har fået, og som Trafikudvalget i øvrigt vil få, at det har vi til hensigt at løse i forbindelse med metrocityringen. Vi ved jo alle sammen, at det er en metrocityring, vi er ganske langt fremme med i forhandlingerne, og det kan godt være, at de forhandlinger når at blive afsluttet, inden vi når til anden behandling her. Så vil det være meget nemmere at forholde sig til det og så lade det indgå i de overvejelser, man må gøre sig med hensyn til, om man vil stemme for eller imod lovforslaget eller måske undlade at stemme.

Hr. Poul Henrik Hedeboe siger, at priserne ikke må stige, og det har jeg kommenteret. Han taler meget om trafikselskabet på Sjælland, som de fleste andre gør.

Så taler hr. Poul Henrik Hedeboe om det med pladser i bestyrelsen: Får Københavns Kommune ikke plads i det her?

Jeg siger, som det står i bemærkningerne til lovforslaget, at det tror jeg bestemt at Københavns Kommune gør. Vi har altså valgt, at man skal gøre det efter den for folketingsmedlemmer så kendte procedure, nemlig den D'Hondts metode, men det er da noget, som vi naturligvis kan se på. På den anden side er den bedst med til at sikre, at også yderområderne, hvilket hr. Poul Henrik Hedeboe og flere andre efterlyste, måske har en større chance for at blive valgt, end de har, hvis vi bare siger, at det er de tre største, der skal vælges, eller de syv største.

Så jeg har en del sympati for, at man via D'Hondts metode sikrer, at det ikke bare bliver de store, der bestemmer alene, og jeg synes, at jeg hørte fra flere af ordførernes side, at det måske ikke var helt dumt, at det var sådan. Selvfølgelig forudsætter jeg da, at de allerstørste kommuner kommer ind i selskabet, men det ville være helt forkert, hvis det var transport- og energiministeren, der skulle bestemme det. Det er noget, der skal bestemmes ude i selskaberne. Vi har prøvet at lægge rammerne, og det er så det, man må tage stilling til ude i selskaberne.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Vi vil gerne være med til at lave bedre trafikale løsninger for folk her i landet. Det vil vi meget gerne, og jeg tror da også, at hvis det en dag skulle lykkes regeringen at få Enhedslisten med i et trafikforlig, så ville det være den bedste tra-

fikpolitik, som regeringen nogen sinde ville have gennemført.

Men det, som jeg egentlig gerne vil spørge om, er: Når man nu laver sådan en stor region på Sjælland, hvorfor tænker man så ikke skinnerne med ind i det? Hvis man skulle lave den store region, som man nu er i gang med, så burde man da i hvert fald tænke skinnerne med ind, altså DSB S-tog, Metro og DSB regiontog. For i det hørings svar, som vi f.eks. har fået fra Storstrøms Trafikselskab, gøres der opmærksom på, at det er et faktum, at pendlingen i Østdanmark hen over de nuværende amtsgrænser hovedsagelig foregår med DSB tog. DSB tog tegner sig for 98 pct. af den trafik, mens bustrafikken kun tegner sig for 2 pct. Og når det kun er de 2 pct., der er busser, og når det nye store trafikalselskab på Sjælland kommer til at handle om busser, hvorfor laver man sådan et stort selskab?

Det tyder på, at der må stikke noget andet under.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Inden jeg går over til svaret, skal jeg sige, at hr. Rune Lund skal passe meget på, hvad han siger, for Keld Albrechtsen var faktisk kommet til at stemme for et par af mine lovforslag i sidste samling. Jeg håber da ikke, at det er derfor, han har forladt Folketinget. Jeg satte stor pris på ham.

Vi har klart tilkendegivet, at der skal være denne opdeling, så den trafik, vi taler om i trafikalskaberne, er en lille smule privatbaner, og så er det busruter. Det samarbejde, der har været andre steder mellem togselskaberne, altså DSB og DSB S-tog, og eksempelvis HUR, har været et glimrende samarbejde, og vi ønsker ikke at splitte dette op, også fordi vi dermed også ville komme til at splitte DSB op. DSB har jo S-tog, regionaltog og hovedlinjerne, så det ville være at misbruge de stordriftsfordele, som DSB har i dag, og det er derfor, det ikke skal være sådan.

Kl. 18.50

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Vi synes altså, man sætter sig lidt mellem to stole. Man gør hverken det ene eller det andet, og det er derfor, vi ikke kan undgå at få den skumle tanke, at det er nogle helt andre ting, man i virkeligheden prøver at løse med forslaget.

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.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan sige, at det står på side 1 af de 3 sider, vi har, og jeg har det her, så derfor er det nemt for mig at stå her og være arrogant. Der står på side 1, at forslaget kolliderer med forslaget om, at staten skal udarbejde en statslig trafikplan, og at trafikelskaberne med denne plan som udgangspunkt skal udarbejde planer for serviceniveauet for den offentlige trafik, der varetages af selskaberne.

Kl. 18.55

Jeg svarede meget bevidst hr. Martin Lidegaard, at såfremt forslaget gøres mere uforpligtende og planerne bliver et forum, hvor staten og de regionale myndigheder koordinerer den langsigtede planlægning, synes jeg, der vil være tale om et udmærket forslag, så det er ikke udelukket, at vi kan nærme os hinanden på det område.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg tror, jeg har lyttet godt nok til ministerens svar, men jeg har ikke hørt et svar på det spørgsmål, jeg stillede om den forskel, der er mellem øst og vest ved fordelingen af udgifterne. I øst fordeles administrationsudgifterne alene mellem regionerne, mens de i vest fordeles mellem begge parter. Har ministeren et svar på det?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg forsøgte at sige i det allerførste svar, at når der er den forskel, er det, fordi problemerne er uendelig mange gange større på grund af intensiteten i det sjællandske trafikelskab. Intensiteten omkring København er enorm, og alene trafikken i Københavnsområdet udgør halvdelen af trafikken på hele Sjælland. Det er derfor, der er den forskel.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Er ministeren ikke opmærksom på, at det giver et skævt incitament til, hvordan man udvikler trafikken? Man kan sige, at nogle steder vil kommunerne bare køre los, mens regionerne vil holde igen, fordi de skal betale en større udgift, så man får en skæv dynamik.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er et – undskyld, jeg bruger ordet – kanon-godt spørgsmål, for jeg synes, det viser en grundlæggende misopfattelse af, hvad det er, vi prøver at lave. Vi prøver at lave noget, hvor vi kommer tættere på borgerne, fordi vi vil yde mere service, og det giver sig udtryk i, at vi laver disse trafikelskaber, som dækker hele landet. Så jeg er ikke enig med hr. Hedeboe.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 84: Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje, lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje samt lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. (Udmøntning af kommunalreformen, for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen).

Af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 24/2 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Endnu en gang har vi et lovforslag, som er en konsekvens af den kommende kommunalreform, denne gang på vejområdet.

Hovedsigtet med lovforslaget er et ønske om decentralisering. I Venstre ønsker vi, at beslutningerne skal træffes så tæt på borgerne som muligt, og dette lovforslag reducerer antallet af