

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 39 af Kristian Pihl Lorentzen (V), Søren Espersen (DF) og Helle Sjelle (KF) (se side 4290) vedtoges med 53 stemmer (V, DF og KF) mod 4 (EL); 34 (S, RV og SF) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 38 af Steen Gade (SF), Mogens Lykketoft (S) og Martin Lidegaard (RV) (se side 4286).

Forslag til vedtagelse nr. V 40 af Rune Lund (EL) (se side 4305).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Anden behandling af lovforslag nr. L 82: Forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart. (Konsekvensrettelser som følge af kommunalreformen).

Af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 24/2 2005. Første behandling 17/3 2005. Betænkning 2/6 2005).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Anden behandling af lovforslag nr. L 83: Forslag til lov om trafikskelskaber.

Af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 24/2 2005. Første behandling 17/3 2005. Betænkning 2/6 2005. Ændringsforslag nr. 25 af 8/6 2005 uden for betænkningen af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)).

Der var stillet 24 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet 1 ændringsforslag af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Forhandling

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Ønsker nogen at udtale sig? Fru Grete Lillelund Bech.

Gitte Lillelund Bech (V):

Bare lige en korrektion: Jeg hedder *Gitte*.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Gitte? Ja, fru Gitte Lillelund Bech, det står der da også!

Gitte Lillelund Bech (V):

»Jeg glæder mig i denne tid ...«, sådan starter Petersen Jul, og det er ikke, fordi man sådan skal tænke over, at det er koldt udenfor og sådan noget, men der er faktisk en grund til at glæde sig over L 83. For L 83 er faktisk det store lovforslag på trafikområdet, der vedrører kommunalreformen. Det er faktisk lykkedes regeringen og Dansk Folkeparti at lave aftale med Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre på det her område, og det er vi meget glade for i Venstre.

Når vi ser på fremtidens kommunale struktur på trafikområdet, så indebærer den bl.a., 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.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at der under udvalgsbehandlingen og i forbindelse med forhandlingerne på det her område har været mange synspunkter oppe og vende, og der

har været mange bekymringer specielt med hensyn til fremtidens trafikkselskaber.

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

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

Kl. 9.05

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

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

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

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

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

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

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

Magnus Heunicke (S):

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

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

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

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

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

krav i forhandlingerne, at man skulle have to selskaber i Østdanmark. Man må også sige, at selv om vi sidder herinde, må det også være tilfaldt at blive klogere af virkeligheden. Så langt, så godt.

Hvad der til gengæld undrer mig lidt mere er regeringens kurs på det her område: Først siger man: ét selskab. Så kommer valgkampen, og alle kan se, at det her er en rigtig møgsag. Så ændrer man åbenbart holdning, og så vil man have to selskaber.

Jeg vil her citere fra en artikel fra Berlingske Tidende den 23. januar i år, altså lige midt i valgkampen, med overskriften: »K: To trafiksselskaber på Sjælland bedre end ét«. Her siger den konservative politiske ordfører, fru Pia Christmas-Møller: »Det gør indtryk på mig, at hørings svarene entydigt peger på, at strukturen for trafikområdet ikke er særlig hensigtsmæssig«. Derfor står der altså i artiklen, at De Konservative nu støtter, at Sjælland opdeles i to selskaber:

Man kan sige, at i artiklen blev der ikke sparet på argumenterne fra den konservative politiske ordfører. Der står videre: »Man kan risikere en hel grotesk sammensætning og dermed nogle helt groteske konsekvenser for dem, der benytter den kollektive trafik ... Og det holder ikke«. Det siger altså fru Pia Christmas-Møller i den her artikel fra valgkampen.

Kl. 9.10

Men nu kan vi så lære, at der åbenbart er forskel på, hvad man mener i valgkampen, og hvad regeringen efterfølgende så siger, når man skal gennemføre det, man har aftalt med Dansk Folkeparti. I dag lyder det jo både fra Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti, at man absolut vil gøre alt for at forhindre, at der kan ske en fornuftig planlægning i to selskaber med hovedstaden for sig og Region Sjælland for sig. Det skal med vold og magt ordnes i ét selskab, der så skal sidde og administrere to så vidt forskellige områder som det indre København og det vestlige Lolland, på trods af at man altså sagde det stik modsatte i valgkampen.

Det er klart, at sådan noget er bekymrende, men vi fik et ultimatum, der hed: Enten går vi med til det med ét selskab, eller også er der ikke noget forlig. Derfor er vi så gået med i forliget, og det skyldes primært tre ting:

For det første er vi nu sikret at være med i forligskredsen, når der skal ske justeringer af den her lov; for det andet har vi fået indrømmelser i form af nogle ændringsforslag, som vi vil stemme for, der bl.a. sikrer en bedre kommunal re-

præsentation i trafiksselskabernes bestyrelse; og for det tredje har vi her bevist, at vi Socialdemokrater er til at regne med, og at vi både har forhandlingsevne og forhandlingsvillighed.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Jeg giver ordet til fru Henriette Kjær som næste ordfører.

Henriette Kjær (KF):

I Det Konservative Folkeparti er vi meget glade for, at der er opnået en bred enighed om dette forslag. Vi har hele tiden været af den opfattelse, at det var et utrolig godt forslag, der i én lov samler rammene for den kollektive trafik.

Der har været en del skepsis om forslaget og særlig problemstillingen vedrørende det faktum, at der kun bliver ét trafiksselskab på Sjælland. Vi mener, at noget af den kritik, det har medført, bygger på misforståelser. Yderområderne har været bange for, at de ikke ville blive hørt i den nye konstruktion, og de store byer har været bange for, at de små kunne rotte sig sammen i bestyrelsen mod dem.

Men det er vigtigt for os Konservative at påpege, at netop dette forslag sikrer, at der kommer den lokaltrafik, der er behov for. Det er nemlig kommunerne, der bestemmer, og det er også kommunerne, der betaler. Det er et meget enkelt princip, og det er en direkte garanti for, at busserne kommer til at køre, så det hænger sammen med ringetider på skolerne osv.

Vi har imødekømt et ønske fra især Socialdemokraterne om, at den kommune, der yder størst tilskud til trafiksselskabets finansiering, er sikret en plads i selskabets bestyrelse. Det er for at sikre, at de store kommuner ikke bliver holdt uden for indflydelse. Nu har vi så sikkerhed for, at de store byer bliver repræsenteret i bestyrelserne, og det er bestemt ganske udmærket.

Vi er meget glade for, at vi får bred opbakning til dette forslag, da vi for det første synes, at det er et godt og fornuftigt forslag, og da det for det andet betyder meget med en bred opbakning til en så omfattende lovgivning, som mange mennesker er afhængige af.

I og med at det her betyder en nedlæggelse af amterne, og at vi nu skal gå ind i en ny struktur, synes vi, det er godt, at vi kan blive enige om at lave en ny konstruktion på det her område, som set fra konservativ side virker som en holdbar løsning. Og igen: Vi er en bred kreds, der kan gå ind og justere, hvis vi kan se, der er nogle uhen-

sigtsmæssige konsekvenser. Så jeg vil gerne takke for den brede opbakning.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Tak til ordføreren. Næste ordfører: hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

Når man indgår et politisk kompromis, så er det sådan, at der er nogle ting, man er rigtig glad for at få med, og nogle ting, man er mindre glad for at få med. Det, man kan bruge sådan en andenbehandling her til, er jo at fortælle, hvilke sejre man har taget hjem, og hvor man har givet køb. Og lad mig starte med det sidste, for det er rart at få det triste overstået.

Der skal ikke herske tvivl om, at Det Radikale Venstre havde foretrukket to trafikskaber på Sjælland. Det ville være det mest rationelle, det mest saglige. Det ville også give os mulighed for, hvis det viser sig, at den betalingsmodel, vi indfører i hele landet nu, ikke virker i hovedstadsområdet – der har en meget speciel trafikstruktur med mange kommuner, hvilket der måske kan gå lidt problemer i – og der skal ændres på den betalingsform, så ville det have været smart ikke at være syltet ind i resten af Sjælland.

Jeg må også sige, at jeg godt forstår Vestsjællands og Storstrøms Trafikskaber, der har sparet penge op de sidste 4 år til rejsekortet, og som nu kan imødesee, at deres penge indgår i den knap så attraktive økonomi i HUR-området.

Når det er sagt, så vil jeg sige, at når Det Radikale Venstre alligevel er gået med i det her lovforslag og det her forlig – denne stemmeaftale, som det hedder med en nyopfindelse fra regeringens side – så er det, fordi vi har fået en række væsentlige indrømmelser. Den vigtigste for Det Radikale Venstre og den, vi er allergladest for, er, at vi har fået tilsagn om, at der fra 2007 vil komme et helt nyt trafikpolitisk værktøj i Danmark, nemlig regionale trafikplaner, hvor de initiativer, staten, regionerne, kommunerne tager, samordnes med udgangspunkt i nogle faste trafikpolitiske målsætninger, der retter sig mod trafikikkerhed, mod miljø, mod trængselsproblemer.

Kl. 9.15

At få en så rationel planlægning af den danske trafikpolitik er en kæmpegevinst, som der ikke har været megen blæst om, men som vi tror bliver en kæmpefordel fra 2007.

Så har vi opnået det rimelige, at de største kommuner bliver sikret repræsentation i de re-

gionale trafikskaber, vi har fået tilsagn om, at vi ikke skal fedtes ind i metroens økonomi og besværligheder, det må de metroansvarlige partier klare selv, og vi har fået sikkerhed for, at trafikikkerhedsproblemerne også bliver løst, men det kommer vi tilbage til under behandlingen af det næste lovforslag.

Samlet set synes vi, at der tegner sig et fornuftigt billede, og vi ser frem til at være med til at udmønte de her ting, selv om der så også stadig væk er nogle knaster.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Som det blev sagt, er det her en stor aftale. Og når vi skal rydde op i alt det her, så er det fornuftigt at se samlet på trafikplanlægningen.

Hvis man skal lave det rigtig fornuftigt, skal man også have hele trafikplanen samlet, og så skal skinnetrafikken være med. Det her drejer sig alene om bustrafik, og så er der nogle enkelte lokale, private togruter, der er med.

På den baggrund, når vi ved, at busser for 90 pct.s vedkommende drejer sig om lokaltrafik, og kun 10 pct. kører over kommunens grænser, er der utrolig lidt fornuft i, om slet ingen, når man ser på Sjælland på det område her, at lave ét trafikskab. Ingen fornuft.

Hvis vi ser på, hvad der er kommet af høringssvar, så går de endtydigt i retning af, at man bør dele Sjælland op – det har sådan været det store kritikpunkt. Og det er ikke sket, man har ikke hørt på det der.

Vi har set en aftale blive til, hvor Socialdemokratiet og De Radikale, jeg vil sige: beklageligvis, er gået med i aftalen og har undladt at stå fast på det punkt, som er sådan det mest indlysende, åbenlyse punkt nede på jorden at stå fast på. Det har de altså ikke gjort.

Så er man indgået i en aftale, hvor der er blevet givet en lille flig, som hedder repræsentation, som sikrer, at når man har et trafikskab, så er den største aktør blevet sikret en plads. Det er et godt krav, det er yderst fornuftigt, og det er en forbedring af forslaget, men det er ikke ret meget for at blive bundet på hænder og fødder næste gang. For næste gang kan vi risikere at få et alternativt flertal, som kunne lave noget endnu mere fornuftigt med det her. Det er S og RV nu afskåret fra, og det synes jeg er enormt ærgerligt. Men så må vi andre jo sige noget her.

For at gå videre i det: Der ligger også en gæld i hovedstadsområdet, og når vi går ned og kigger på det øvrige Sjælland, så ligger der en stor opsparing. Der foreligger ikke nogen klare retningslinjer for, hvordan det her klares. Jeg har godt noteret mig, at metron, som er en af bomberne, er trukket ud for sig selv. Det er o.k., men ud over det så ophober HUR gæld og har gæld, så skal det matches af en opsparing til den der elektroniske rejsehjemmel senere nede i de sjællandske selskaber. Det skal matches med hinanden.

En sidste ting er, at det her er lagt så administrativt bureaukratisk op, at f.eks. et sted som Ikast, som har kunnet tilbyde gratis offentlig trafik i byen, nu ikke kan det længere, fordi de pålægges en masse administrative ting, sådan at sådan en enkelt ydelse kompliceres. Det er en lille sideting på det her.

Kl. 9.20

SF kan ikke støtte det her forslag, og vi ærgrer os over, at vi ikke har holdt en mulighed åben for at kunne ændre på det her senere.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg synes, at det er helt fair, at der er forskellige kulturer i forskellige partier, og i Det Radikale Venstre har vi jo en lidt større tradition for forhandlinger, end man har i SF.

Jeg vil bare lige præcisere to ting: Den ene er, at det væsentligste, vi fik ud af det her forhandlingsforløb, var lige præcis, at vi fik en regional planlægning af både den kollektive og den private trafik. Det har vi aldrig haft før. Det får vi fra 2007.

Det andet, jeg vil præcisere, er, at det, der er indgået, er en stemmeaftale. Det er et særligt begreb, der er – hvad skal man sige – kommet frem her under kommunalforhandlingerne, og som handler om, at vi laver en aftale om, hvordan vi stemmer her, men man er ikke bundet, hvis man på et tidspunkt vil lave hele strukturreformen om, fordi vi godt ved, at vi er meget uenige om selve strukturreformen. Det var for tidligt at sige – hvem ved, hvordan verden ser ud om 2 eller 3 år? Men det er bare for at sige, at vi ikke er bundet af den overordnede arkitektur.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det var da en rigtig glædelig meddelelse fra Det Radikale Venstre, at de ikke er bundet af det her.

Det betyder, at de senere kan gå hen og lave noget fornuftigt. Det er jeg glad for, tak.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Næste ordfører er hr. Rune Lund, værsgo.

Rune Lund (EL):

Der er nu indgået en aftale på det her område med den her lov mellem kommunalreformens arkitekter, regeringen og Dansk Folkeparti, og nu også Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne. Jeg må sige, at det altså har vakt dyb undren hos Enhedslisten, og også hos SF kan jeg høre, at man er indgået i den her aftale om organisering af den lokale kollektive trafik – den her lov om trafiksselskaber.

Og jeg må sige, at det faktisk er en noget syret oplevelse at stå heroppe på talerstolen, ja, det er ligefrem syret at opleve, hvordan først den socialdemokratiske ordfører tordner mod lovforslaget, og så bagefter opleve den radikale ordfører, der tordner mod lovforslaget, og så alligevel siger: Arh, men så stemmer vi for det alligevel – fordi de har fået nogle minimale forbedringer indarbejdet. Jeg må sige, at det i hvert fald ikke er den måde Enhedslisten plejer at forhandle på.

Jeg må rose regeringen og Dansk Folkeparti for at have fået trukket Socialdemokraterne og De Radikale med i et for oppositionen usædvanlig dårligt lovforslag. Men man kan jo ikke gøre andet end at rose regeringen og Dansk Folkeparti for, at de må have brugt en eller anden form for forhandlingstaktik, som har været meget god – eller også har de måske ligefrem kommet noget i kaffen under forhandlingerne med Det Radikale Venstre eller Socialdemokraterne. Det er for os fuldstændig ubegribeligt, at Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre er gået med på det her.

Der er store problemer i det her:

For det første er det overordnet set et kæmpe problem, at de kommende trafiksselskaber hører til i nogle regioner, der ikke har planmyndighed på trafikområdet. På den måde vil regionerne ikke have de rigtige værktøjer til at kunne binde trafikken sammen eller til at investere efter en sammenhængende plan. Reelt taber borgerne indflydelse i et niveau tættere på, for hvordan skal borgere i en kommune øve indflydelse på nabokommunen for at få dem med i en fælles investering i trafik anlæg eller lignende? Det står hen i det uvisse. På højere plan står regionerne svagt, hvad angår at tiltrække statslige investeringer, når de ikke er planmyndighed.

For det andet er dannelsen af de kommunale trafiksselskaber ensbetydende med, at velfungerende kommunalt ejede og drevne trafiksselskaber som f.eks. Århus Sporveje nu overdrages til det regionale trafiksselskab. Her falder alle pæne ord om kommunalt selvstyre fra hinanden. Her betyder kommunalreformen ekspropriation af kommunernes ret til selv at bestemme, hvordan den lokale trafik skal organiseres.

Det er fuldblydelsen af en udvikling, der længe har fundet sted, og som har betydet, at en række store private selskaber har overtaget markedet med den konsekvens, at prisen for en bustime er steget meget mere end det gældende prisniveau i øvrigt i samfundet, samtidig med at chaufførernes arbejdsforhold er blevet væsentligt forringet.

En tredje ting er, at den her lov også betyder en ekstremt uhensigtsmæssig struktur for de kommende trafiksselskaber, ikke mindst på Sjælland, der er blevet pålagt at danne et – et! – enkelt trafiksselskab for hele Sjælland. Det sjællandske trafiksselskab skal som alle andre stå for den regionale bustransport, og det skal drive en række lokalbaner.

Kl. 9.25

Det er i dag en meget lille del af den regionale transport, der krydser grænsen mellem de to regioner – i hvert fald den transport, som foregår med bus. Den transport udgør nemlig kun omkring 2 pct., resten foregår med tog, med DSB. DSB står for resten, nemlig de 98 pct., og det understreger i virkeligheden det absurde i at lave sådan en samlet region.

Vi kan så se, at Socialdemokraterne og De Radikale har fået med, at man skal sikre, at de største kunder i det kommende trafiksselskab, får en plads i bestyrelsen. Men det er da utrolig lidt i forhold til at sluge den kamel, som det her lovforslag er. Vi har jo også har fået Socialdemokraternes og De Radikales ord for, hvor forfærdeligt det her lovforslag er, og så hopper de på det hele ved at få sådan en lillebitte ændring ind. Vi forstår det ganske simpelt ikke.

Det sidste og fjerde punkt er, at der i loven er indbygget økonomiske problemer, fordi udlig-ningsmodellen slet ikke ligger klar, og det er ikke muligt at kende de økonomiske konsekvenser til bunds. Taksterne skal holdes i ro, og det er jo et forhold, som Enhedslisten naturligvis bifalder, men hvordan vil regeringen og aftalepartierne egentlig gennemføre et takststigningsstop? Og hvilke redskaber skal man bruge i den forbindelse?

Vi går ind for et takststigningsstop, men vi har set, at privatisering af f.eks. busdrift ikke har betydet, at busdriften er blevet billigere. Det vil sige, at hvis man på længere sigt skal overholde et takststop, er der to muligheder: Enten tilfører man flere ressourcer, eller også laver man serviceforringelser. Hvilken mulighed, det ender med, står fuldstændig hen i det uvisse.

Sidst men ikke mindst så må man konstatere, at den her reform og det her lovform bestemt ikke gavner miljøet. Der er ikke elementer, der sigter på at forbedre den kollektive trafik i forhold til i dag, og dermed ikke incitamenter for befolkningen til i højere grad at bruge de kollektive løsninger.

Samlet set står vi fuldstændig uforstående over for, at Socialdemokraterne og De Radikale er gået med på det her, og vi kan tilslutte os SF's kritik af hele lovforslaget. Vi er selvfølgelig stadig væk imod det her lovforslag, som er en meget, meget, meget dårlig løsning for trafiksselskaberne i den kommende kommunale struktur.

Hermed sluttede forhandlingen.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Vi er nødt til at vente lige et minut eller to, inden vi skrider til afstemning. Der er blevet kaldt til afstemning, men vi venter lige et øjeblik.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 9 stemte for, 97 imod.

Ændringsforslag nr. 2, 5-13 og 21 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 3, 4, 14-20 og 22-25 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Kl. 9.30

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Anden 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. Første behandling 17/3 2005. Betænkning 2/6 2005).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Gitte Lillelund Bech (V):

Også for dette lovforslags vedkommende, som vedrører fordelingen af amtsvejene, vil jeg glæde mig over, at det er lykkedes at lave en aftale mellem de oprindelige forligsparter på kommunalreformsområdet, dvs. regeringen og Dansk Folkeparti, og så Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre.

Med kommunalreformen og med dette lovforslag får vi decentraliseret beslutningerne vedrørende vejene, og det er vi i Venstre meget glade for. Ved at overflytte knap 8.000 km lokalt orienteret vej til kommunerne bliver det muligt i endnu højere grad at sikre en sammenhæng i vejudbygningen og vedligeholdelsen af vejnettet til gavn for borgerne i den enkelte kommune.

Samtidig indebærer lovforslaget, at godt 2.000 km vej overflyttes til staten som hovedlandeveje. Det gøres for at skabe et sammenhængende overordnet vejnet for trafikken mellem de større byer, transportknudepunkter og internationale trafikforbindelser, et vejnet med en høj, ensartet standard, der kan sikre sammenhængen landsdelene imellem.

I forbindelse med forhandlingerne om at få en bred aftale på vejområdet i hus vil jeg nævne, at vi fra Venstres side også er fuldt ud tilfredse med, at de midler, der i dag anvendes i amterne til trafikikkerhed, fremover også skal anvendes til koordinering på trafikikkerhedsområdet, således at den fremtidige trafikikkerhedsindsats

organiseres og tilrettelægges mest hensigtsmæssigt.

Endelig er vi glade for, at ikrafttrædelsestidspunktet vedrørende vintertjenesten på landeveje rykkes, således at opgaven vedrørende vintertjeneste i vinteren 2006-2007 ikke midt i vinterperioden flyttes fra amterne til kommunerne henholdsvis staten, men at Vejdirektoratet får mulighed for at sikre en sammenhængende vintertjeneste hele vinterperioden.

Så samlet set vil jeg blot sige, at Venstre er glade for den brede aftale, vi har på trafikområdet, idet det er væsentligt for opbakningen til kommunalreformen også ude lokalt.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Jeg beder om lidt mere ro i salen. Hr. Jens Christian Lund som næste ordfører.

Jens Christian Lund (S):

Indledningsvis vil jeg gerne have lov til at udtrykke en anerkendelse af, at ministeren og regeringspartierne har været indstillet på i denne vigtige sag at gå med til en række af de ændringsforslag, som vi har stillet. Det er positivt. Vi havde selvfølgelig gerne set yderligere ændringsforslag vedtaget ikke mindst vedrørende Sjælland, men ændringsforslagene er af en sådan kvalitet, at vi vil kunne støtte forslaget.

Når jeg i dag tager ordet, er det for at få præciseret nogle synspunkter, som blev fremført af Socialdemokraterne under førstebehandlingen, og som blev støttet af Venstre og Konservative. Under førstebehandlingen var der enighed om, at kvaliteten af hovedlandevejene skulle være på et sådant niveau, at de virkelig opleves som erhvervslivets transportkorridorer.

Det er også væsentligt, og det var der også enighed om, at sikkerheden på hovedlandevejene skal være så god, at alvorlige trafikuheld undgås mest muligt.

I debatten har der været drøftet en række veje, der ifølge dette lovforslag enten fortsætter som statsveje eller bliver overført til at blive statsveje, som ikke efter vores mening har den fornødne kvalitet. Vi har i arbejdet med lovforslag nr. L 84 nævnt en række veje, som trænger til forbedringer. Lad mig repetere nogle af de veje, som vi nævnte: skovvejen mod Kalundborg, vejen mod Sjællands Odde, vejen Sønderup-Vejle, vejen Hanstholm-Århus, vejen Skive-Haderup, og jeg kunne blive ved. Der er flere af de veje.