

for udbygning af kapacitet og serviceniveau på veje og jernbaner samt generelle servicestandarder for indkøb af kollektiv trafik.

Med udgangspunkt i statslige investeringsplaner og retningslinier for indkøb af offentlig servicetrafik skal Transport- og Energiministeriet med jævne mellemrum redegøre for planer for kapacitet og service med henblik på den regionale planlægning. Redegørelsen udarbejdes med inddragelse af lokale og regionale aktører, første gang i 2007.

- Vedrørende L 83 (trafikelskaber), fremsættes et ændringsforslag, som sikrer, at den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikelskabets finansiering, får en plads i trafikelskabets bestyrelse.
- Vedrørende L 84 (vej- og ekspropriationsområdet) fremsættes et ændringsforslag, som medtager følgende vejstrækninger som statsveje:
  - Rute 16, Frederiksværk – Hundested (længde 12 km.)
  - Rute 313, Nr. Aaby – Assens (længde 25,7 km.)
  - Rute 513, Struer-Lemvig og Rute 181, Lemvig – Thyborøn (længde 42,1 km.)
  - Rute 469, E 20 (Lunderskov) – Grindsted (længde 47,6 km.)
  - Rute 28, Fredericia – Vejle (længde 10,6 km.)«

Et *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

SF kan ikke stemme for dette lovforslag, som er en del af kommunalreformen. Der henvises i den forbindelse til SF's generelle bemærkninger til kommunalreformen, som er afgivet til L 65, forslag til lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab.

Dette lovforslag sætter mangelen på et regionalt initiativ i relief. Kystbeskyttelse, diger, større havne og færgeruter er typisk regionale opgaver, som nu i langt overvejende grad lægges over på kommuner i yderområderne. Sammenholdt med stram kommuneøkonomi og kun delvis finansiering af de opgaver, kommunerne pålægges, bliver yderområderne, der i forvejen er de økonomisk svageste, hårdt ramt.

Enhedslisten kan ikke støtte lovforslaget. Kystbeskyttelsen er på den ene side en meget vigtig del af beskyttelsen af dansk natur og på den anden side livsgrundlag for den del af befolkningen, der er bosat ved kysterne. Kysterne har en enorm rekreativ værdi, men er også meget sårbare over for den rekreative anvendelse. Endvidere er de karakteriseret ved at være sammenhængende områder. Fordi de er sammenhængende, og fordi en kommune kan være under pres for at udvide den erhvervs- og turistmæssige anvendelse af kysterne, er det væsentligt, at et regionalt niveau har hånd i hanke med beskyttelse af kysterne og planlægning i kystzonen. Det er alt andet lige også lettere og mere effektivt, hvis sammenhængende strækninger er overordnet overvåget. Med lovforslaget mistes dette vigtige overblik og den ekspertise, som hidtil har administreret kystbeskyttelsen.

Hvad angår færgefart, er lovforslaget også u hensigtsmæssigt. Selvom det kan virke som en teknisk detalje, er det afgørende, at øboerne har stor indflydelse på færgedriften, og at kommunerne i samme omfang som amterne og staten er pålagt at sikre færgedriften, så denne ikke udhules, hver gang kommunen ikke kan få næste års budget til at hænge sammen. Øboerne vil være i mindretal i kommunerne og derfor ikke i stand til at stemme deres interesser igennem. De økonomiske ressourcer til færgedrift bør være øremærkede ved de overførsler, der skal foregå med amternes nedlæggelse.

L 82 er en del af kommunalreformen, som Enhedslisten er uenig i. Enhedslisten henviser i denne sammenhæng til det generelle betænkningensbidrag om kommunalreformen afgivet til L 65, forslag til lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab.

Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.