

V, S, DF, KF og RV bemærker endelig, at der tillige er blevet stillet spørgsmål om, hvorvidt kommunerne ikke fortsat må have lov til at tilbyde gratis kørsel i kommunerne, sådan som man f.eks. gør i Ikast i dag.

Til dette har transport- og energiministeren svaret, at der i bestemmelserne i lovforslaget om trafikskaber ikke er noget til hinder for, at kommunerne kan udstede frikort til borgere eller grupper af borgere. Kommunerne skal naturligvis selv betale, ligesom man i sådanne tilfælde gør det i dag. Det vil være trafikskaberne, der skal fastlægge reglerne for, hvordan kommunerne kan indkøbe den gratis kørsel.

Med baggrund i ovennævnte har transport- og energiministeren stillet ændringsforslag til lovforslaget, som V, S, DF, KF og RV tilslutter sig.

Et *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de under nr. 1-13 og 15-24 stillede ændringsforslag. Såfremt det under nr. 13 stillede ændringsforslag ikke vedtages, stemmer mindretallet for det under nr. 14 stillede ændringsforslag.

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

SF kan godt støtte den intention, der er i dette lovforslag med at skabe mere trafikkoordinering, men forslaget omhandler stort set kun busstrafik og ikke skinnetrafikken, som er det vigtigste element i overordnet trafikstyring. På den baggrund har SF stillet ændringsforslag om, at der skal være to trafikskaber på Sjælland frem for lovforslagets ene. Dette, sammen med uafklarede gældsposter i det nuværende HUR, unødvendig begrænsning af lokale initiativer m.m. gør, at SF ikke kan støtte lovforslaget.

Enhedslistens medlem af udvalget noterer sig, at der er indgået en aftale mellem kommunalreformens arkitekter – regeringen og Dansk Folkeparti – sammen med Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne om at støtte de fremsatte lovforslag på trafikområdet, stort set uændrede.

Det har vakt dyb undren hos Enhedslisten, at Det Radikale Venstre og Socialdemokratiet har accepteret den struktur for organiseringen af den lokale kollektive trafik, som lov om trafikskaber medfører.

For det første er det overordnet set et kæmpe problem, at de kommende trafikskaber hører til i nogle regioner, der ikke er planmyndighed på trafikområdet. På den måde vil regionerne ikke have de rigtige værktøjer til at kunne binde trafikken sammen og 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 trafiknet eller lignende? Og på højere plan står regionerne svagt i forhold til at tiltrække statslige investeringer, når de ikke er planmyndighed.

For det andet er dannelsen af de kommende trafikskaber betinget af, at velfungerende kommunalt ejede og drevne trafikskaber som f.eks. Århus Sporveje overdrages til det regionale trafikskab med stor risiko for, at Århus Sporveje reelt bliver privatiseret. Mången en regionspolitiker vil finde det mærkeligt, at det regionale trafikskab, der skal udbyde en lang række ruter, fordi så stor en del af den danske busstrafik er blevet privatiseret, aktivt skal drive busstrafik i visse dele af regionen. Her falder alle pæne ord om mere kommunalt selvstyre fra hinanden. Her betyder kommunalreformen ekspropriation af kommunernes ret til selv at bestemme, hvordan den lokale trafik skal organiseres. Det er fuldbyrdelsen 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 mere end prisniveauet, samtidig med at chaufførernes arbejdsforhold er blevet forringet og den øgede pris heller ikke afspejler sig i, at passagererne oplever højere kvalitet.

For det tredje betyder reformen en u hensigtsmæssig struktur for de kommende trafikskaber, ikke mindst på Sjælland, der er pålagt at danne ét trafikskab fælles for de to regioner. Det sjællandske trafikskab skal som alle andre stå for den regionale busstrafik og for at drive en række lokalbaner. Det er i dag en meget lille del af den regionale transport, der krydser grænsen mellem de to regioner, som foregår med