

Bet. o. lovf. vedr. trafiksselskaber

bus, nemlig kun 2 pct. DSB står for togtransporten og de 98 pct. af transporten, der går på tværs af de kommende regioner. Og hverken regionaltoget, S-toget eller metro er lagt ind under det regionale trafiksselskab. Det vil være langt mere relevant for befolkningen i det nuværende HUR-område at koordinere trafik, ligesom Lolland-Falster formentlig heller ikke har de store koordineringsbehov med Odsherred. Også styringen af de kommende trafiksselskaber varsler store konflikter. Et trafiksselskab skal, når reformen træder i kraft, styres af en bestyrelse på 9 personer, hvoraf to er medlemmer af regionsrådet, resten er kommunale medlemmer, som vælges ud af et repræsentantskab, hvor hver kommune har én stemme. På Sjælland, hvor ministeren har fastlagt, at der kun skal være ét trafiksselskab, vil regionerne kun få en repræsentant hver. Det giver nogle åbenlyse problemer, at hovedstadsregionen med over 25 pct. af landets befolkning får én repræsentant i trafiksselskabets bestyrelse. Med aftalen har Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre nu sikret, at de største kunder hos trafiksselskabet får en plads i bestyrelsen, men i mange regioner er der flere store byer og en række kommuner uden store byer, der ikke vil blive repræsenteret i bestyrelsen.

For det fjerde er der i lovforslaget indbygget økonomiske problemer fra start med de nye trafiksselskaber. Ud over HUR's lån fra staten – som er forårsaget af, at aftalepartierne med undtagelse af Socialdemokratiet fjernede taksttilskuddet, og som et kommende trafiksselskab hæfter for – er der risiko for alvorlige problemer med den økonomi, der er forudsat i lovforslaget. Udligningsmodellen er endnu ikke klar, og derfor er det ikke muligt at kende konsekvenserne til bunds. Taksterne skal holdes i ro – et forhold som Enhedslisten naturligvis bifalder. Men hvordan regeringen og aftale-partierne har tænkt sig at gennemføre et takststop, og hvilke redskaber kommuner og trafiksselskaber har til at overholde et takstniveau, når nu udlicitering har vist sig ikke at holde priserne nede, det står helt hen i det uvisse. Det mest indlysende svar er serviceforringelser – men ministeren har måske også tænkt sig at indføre et serviceforringelsesstop?

Den bustrafik, der overskrider regionsgrænser, vil være i en særlig usikker situation, og dermed vil kommuner i udkanten af en region også være svagere stillet fremover.

Sidst men ikke mindst vil denne reform ikke gavne miljøet. Der er ikke elementer, der sigter på at forbedre den kollektive trafik i forhold til i dag – og dermed ikke incitamentet til befolkningen for i højere grad at bruge de kollektive løsninger – som er mere miljøvenlige, og som skal være en del af Danmarks forpligtelse til at ned sætte CO₂-udledning.

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

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurinn var på tidspunktet for betækningsafgivelse 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.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (EL):

Til § 1

1) *Stk. 2* affattes således:

»*Stk. 2*. Der etableres et trafiksselskab i Region Sjælland og et trafiksselskab i Region Hovedstaden, der hver især dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm, hvor Bornholms Regionskommune varetager de opgaver, der efter denne lov påhviler trafiksselskaberne.«

[Etablering af et trafiksselskab i hver af regionerne Sjælland og Hovedstaden]

Til § 2

2) *Stk. 2, 2. pkt.*, udgår.

[Konsekvensændring]