

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 høringsvarene 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 høringsvarene 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-