

det er også det, som alle høringsvarene går ud på.

Der er en spøjs ting, som jeg undrede mig over, da jeg læste det her, og det er, at der i øst er valgt en model, hvor administrationsudgifterne kun lægges på regionerne og ikke på kommunerne. Spørgsmålet er, hvordan det vil komme til at påvirke dynamikken. Jeg kan forestille mig, at det ikke vil gavne dynamikken. I vest er der en løsning, hvor administrationen både lægges på kommuner og på regioner. Jeg vil godt sørge for, at det spørgsmål bliver stillet under udvalgsarbejdet, men jeg vil også godt høre ministerens svar på det.

Kl. 18.20

Hvad har vi mere? Jo, der er noget omkring sammensætningen af bestyrelserne. Trafikskabets bestyrelse er sammensat, ved at man rekrutterer en person fra hver kommune som potentiale til at lave bestyrelserne, men så ved vi også godt, at når det er én person fra kommunen, så bliver det borgmesteren, og det vil sige, at vi i virkeligheden laver nogle borgmesterklubber. Man kan sige, at det måske kan være meget godt for de store partier, men det ser ikke så godt ud for de mindre partier.

Jeg mener også at vide, at hverken Venstre eller De Konservative er absolutte tilhængere af borgmesterklubber; det er ikke demokratiets højborg. Man burde derfor tænke det her i retning af at lave en ligelig politisk repræsentation og ikke bare borgmesterklubber i de bestyrelser, som vi skal ind og arbejde med.

En anden ting ved den måde, som bestyrelserne er sammensat på, er, at de store befolkningscentre, altså de store byer, kan komme i klemme, fordi de faktisk ikke er garanteret en plads. Jeg mener, at man i retfærdighedens navn burde sikre, at de store byer faktisk får en plads. Der skal ikke bare være en tiltro til, at det får de nok, for sådan arbejder man. Jeg tror, at man burde garantere det og ligeledes også garantere, at yderområderne bliver repræsenteret, så vi ikke får noget skævt noget. Det er der ikke nogen fordel ved for nogen.

Det sidste er så, at de her formueforhold bliver vi altså nødt til at gøre noget ved. Jeg nævnte det i starten, og vi bliver nødt til at gøre noget der. Jeg er ligesom De Radikale også betænkelig ved, at vi under dække af det her kommer til at skjule den store konflikt, der ligger i Københavnsområdet med fastsættelse af priser på metro contra tog contra busser. Den konflikt synes

jeg skal helt åbent frem. Den skal ikke drukne i den her reform.

I SF er vi bestemt interesserede i at være med i den proces her. Der skal rigtig meget til, for at vi går hen og stemmer for, men vi er meget interesserede i processen, og der er noget af det, som betyder rigtig meget for os. Vi vil gå positivt ind i arbejdet. Det er nok ikke så voldsomt sandsynligt, at vi ender med at stemme for, men vi vil meget gerne arbejde med sagen.

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Så går vi videre i ordførerrækken, og næste ordfører er hr. Rune Lund.

Rune Lund (EL):

Når man sådan har hørt nogle af de kommentarer, som jeg og fru Line Barfod er kommet med her i løbet af aftenen, kunne man næsten få det indtryk, at vi havde noget imod trafikskaber som sådan. Men der er såmænd ikke noget i vejen med trafikskaber. Det, der er problemet, er de rammer, som regeringen nu vil lægge for det fremtidige kollektive trafiksystem.

Med afskaffelsen af amterne er fokus på regionaludvikling svækket. Regionerne får en rolle som sådan en slags sygehusbestyrelser, som godt nok får lov til at komme med nogle ideer på nogle andre områder, f.eks. trafikområdet.

De regionale udviklingsplaner, der er, giver ikke noget særligt grundlag for at planlægge den trafikale udvikling regionalt, og det, vi risikerer, er, at investeringer i kollektiv trafik ikke understøtter de ønsker, der rent faktisk er på det regionale niveau.

Hvorfor vil regeringen og Dansk Folkeparti egentlig have et stort regionalt selskab på Sjælland? Det var måske til at forstå, hvis det var en følge, at de skulle styre alle former for lokal og regional trafik, S-tog, metro og også regionaltog, men det skal trafikskabet på Sjælland jo ikke.

Hvad er begrundelsen for, at de to regioner skal have et fælles selskab? Vi forstår det simpelt hen ikke. Vi kan ikke se nogen anden fornuftig forklaring, end at man vil proppe en gæld fra Hovedstadens Udviklingsråd, HUR, over i et nyt større selskab under to andre trafikskaber, som har en masse penge. Vi kan ikke på nogen måde se, at der er en fornuftig trafikpolitisk begrundelse for det.

Finder regeringen ikke, at der bliver for langt fra den enkelte kommune til trafikskabets bestyrelse? Giver det ikke en enorm skævvridning mellem en hovedstadsregion, der er den befolk-