

ningsmæssigt klart tætteste, og resten af Sjælland og Lolland og Falster, der har en helt anden type transportproblemer at løse? Mener regeringen ikke, at der i dag er for få busruter på tværs af amterne på Sjælland? Hvad er egentlig begrundelsen? Vi forstår det ikke.

Kl. 18.25

Regeringen har konstrueret en underlig hold hinanden i skak-model, hvor kommunerne sidder på penge-kassen. De har ganske vide rammer for at beslutte, hvilken trafik de vil have inden for kommunegrænsen, men de må ikke selv have et udførende selskab. Selve leveringen af transportydelsen skal trafik-selskabet organisere. Det har vi i Enhedslisten meget svært ved at forstå. Hvorfor må Århus Kommune ikke fortsat eje og drive Århus Sporveje? Hvorfor vil regeringen og Dansk Folkeparti forhindre, at brugerne af transporten via deres kommune ejer og driver deres kollektive trafiktilbud?

Med loven vil det være den midtjyske region, som skal overtage Århus Sporveje. Det er ikke i overensstemmelse med principperne for en decentral struktur eller med valgfrihed for kommunerne. Regeringen kan da ikke i ramme alvor mene, at den lokale kollektive transport ikke er en kommunal kerneopgave.

I lovforslaget lægges der stor vægt på, at den offentlige transport i vid udstrækning skal være på private hænder. Der står bl.a., at det forventes, at den altovervejende del af den trafik, som trafik-selskaberne skal varetage, fortsat vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd.

I Enhedslisten finder vi, at det private marked i stadig større omfang bliver domineret af store selskaber som Arriva og Connex, som efterhånden kan fastsætte prisen. Med de store trafik-selskaber risikerer vi også større samlede kontrakter, som kun de helt store kan leve op til. Derfor er det væsentligt, at der eksisterer kommunale selskaber, som kan give kommunerne et forhåndskendskab til økonomi og muligheder for kvalitetsudvikling inden for bustransport.

Dybset set har vi det sådan i Enhedslisten, at det burde være enhver kommunes ret at eje og drive det kollektive trafiktilbud i kommunen.

Der er også en del usikkerhed i forhold til økonomien; f.eks. er det jo sådan, at kommunerne på Sjælland skal bidrage med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter. Det vil sige, at en kommune betaler hundrede procent for transporten inden for kommunegrænsen, og for busruter, der krydser kommunegrænsen, betales i forhold til, hvor meget der køres i den en-

kelte kommune og pendlingsmønsteret mellem kommunerne.

Her har vi bl.a. Københavns Kommune, som gør opmærksom på, at man ikke kan gennemskue, om det kan lade sig gøre at opretholde det nuværende aktivitetsniveau eller det nuværende niveau for den trafik, der bliver tilbudt. Ifølge Københavns Kommune har Trafikministeriet oplyst, at man har beregnet, at Københavns Kommune vil kunne opretholde aktivitetsniveauet. De beregninger kunne vi enormt godt tænke os at se i Enhedslisten, og det ville være dejligt, hvis trafikministeren her i aften kunne love os, at de vil blive sendt over til os. Vi tror, at det er nogle meget spændende beregninger, som meget dårligt kan hænge sammen.

Taksterne skal holdes i ro, står der, med ret til kun at indeholde generelle pris- og lønstigninger plus eventuelt noget ekstra, som åbenbart endnu ikke er fastlagt. Det er bestemt prisværdigt, at regeringen søger at stoppe taksternes himmelflugt, sådan som vi ellers har set det ske under regeringen inden for den kollektive trafik, og hvor regeringen og Dansk Folkeparti har et stort ansvar for, at det er sket. Det er bare meget svært for os at se, hvilke muligheder trafik-selskaberne og kommunerne har for at holde busti-prisen nede.

Derfor tror vi, at der skal tænkes meget hurtigt i Transportministeriet, hvis ikke landets trafik-selskaber skal føle sig urimelig fristet til at sætte taksterne meget i vejret i den kommende tid, for så der er lagt en bund, når det bliver smalhals. Ellers er der nemlig kun en måde at kompensere for de stigende udgifter, og det er ved en reduktion i servicen, og det er begyndelsen til et langsomt mord på den offentlige bustrafik.

Vi synes derfor, at det er en hurtig konklusion, at lovforslaget ikke skulle have nogen miljømæssige konsekvenser, for hvis vi ser en forringelse af busservicen, er det da klart, at folk vil vælge andre tilbud, så vil de tage deres bil, og de vil i hvert fald ikke benytte sig af det offentlige transportsystem. Så vi mener, at det her lovforslag meget hurtigt kan føre til en forringelse af busservicen.

Alt i alt: Det her lovforslag svækker den regionale koordinering, og der er en del uklare elementer bl.a. i forhold til finansiering. Vi synes i det hele taget, at det her lovforslag, som andre lovforslag i forbindelse med kommunalreformen, er et udtryk for en gang uigennemtænkt hastværk, og derfor kan vi ikke støtte forslaget.