

Så er der spørgsmålet om metroproblematikken. Der fremgår det jo af lovforslaget, og det fremgår også af det svar, som hr. Martin Lidegaard har fået, og som Trafikudvalget i øvrigt vil få, at det har vi til hensigt at løse i forbindelse med metrocitring. Vi ved jo alle sammen, at det er en metrocitring, vi er ganske langt fremme med i forhandlingerne, og det kan godt være, at de forhandlinger når at blive afsluttet, inden vi når til anden behandling her. Så vil det være meget nemmere at forholde sig til det og så lade det indgå i de overvejelser, man må gøre sig med hensyn til, om man vil stemme for eller imod lovforslaget eller måske undlade at stemme.

Hr. Poul Henrik Hedeboe siger, at priserne ikke må stige, og det har jeg kommenteret. Han taler meget om trafikskabet på Sjælland, som de fleste andre gør.

Så taler hr. Poul Henrik Hedeboe om det med pladser i bestyrelsen: Får Københavns Kommune ikke plads i det her?

Jeg siger, som det står i bemærkningerne til lovforslaget, at det tror jeg bestemt at Københavns Kommune gør. Vi har altså valgt, at man skal gøre det efter den for folketingsmedlemmer så kendte procedure, nemlig den D'Hondts metode, men det er da noget, som vi naturligvis kan se på. På den anden side er den bedst med til at sikre, at også yderområderne, hvilket hr. Poul Henrik Hedeboe og flere andre efterlyste, måske har en større chance for at blive valgt, end de har, hvis vi bare siger, at det er de tre største, der skal vælges, eller de syv største.

Så jeg har en del sympati for, at man via D'Hondts metode sikrer, at det ikke bare bliver de store, der bestemmer alene, og jeg synes, at jeg hørte fra flere af ordførernes side, at det måske ikke var helt dumt, at det var sådan. Selvfølgelig forudsætter jeg da, at de allerstørste kommuner kommer ind i selskabet, men det ville være helt forkert, hvis det var transport- og energiministeren, der skulle bestemme det. Det er noget, der skal bestemmes ude i selskaberne. Vi har prøvet at lægge rammerne, og det er så det, man må tage stilling til ude i selskaberne.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Vi vil gerne være med til at lave bedre trafikale løsninger for folk her i landet. Det vil vi meget gerne, og jeg tror da også, at hvis det en dag skulle lykkes regeringen at få Enhedslisten med i et trafikforlig, så ville det være den bedste tra-

fikpolitik, som regeringen nogen sinde ville have gennemført.

Men det, som jeg egentlig gerne vil spørge om, er: Når man nu laver sådan en stor region på Sjælland, hvorfor tænker man så ikke skinnerne med ind i det? Hvis man skulle lave den store region, som man nu er i gang med, så burde man da i hvert fald tænke skinnerne med ind, altså DSB S-tog, Metro og DSB regiontog. For i det hørings svar, som vi f.eks. har fået fra Storstrøms Trafikskabskab, gøres der opmærksom på, at det er et faktum, at pendlingen i Østdanmark hen over de nuværende amtsgrænser hovedsagelig foregår med DSB tog. DSB tog tegner sig for 98 pct. af den trafik, mens bustrafikken kun tegner sig for 2 pct. Og når det kun er de 2 pct., der er busser, og når det nye store trafikskabskab på Sjælland kommer til at handle om busser, hvorfor laver man sådan et stort selskab?

Det tyder på, at der må stikke noget andet under.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Inden jeg går over til svaret, skal jeg sige, at hr. Rune Lund skal passe meget på, hvad han siger, for Keld Albrechtsen var faktisk kommet til at stemme for et par af mine lovforslag i sidste samling. Jeg håber da ikke, at det er derfor, han har forladt Folketinget. Jeg satte stor pris på ham.

Vi har klart tilkendegivet, at der skal være denne opdeling, så den trafik, vi taler om i trafikskaberne, er en lille smule privatbaner, og så er det busruter. Det samarbejde, der har været andre steder mellem togselskaberne, altså DSB og DSB S-tog, og eksempelvis HUR, har været et glimrende samarbejde, og vi ønsker ikke at splitte dette op, også fordi vi dermed også ville komme til at splitte DSB op. DSB har jo S-tog, regionaltog og hovedlinjerne, så det ville være at misbruge de stordriftsfordele, som DSB har i dag, og det er derfor, det ikke skal være sådan.

Kl. 18.50

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Vi synes altså, man sætter sig lidt mellem to stole. Man gør hverken det ene eller det andet, og det er derfor, vi ikke kan undgå at få den skumle tanke, at det er nogle helt andre ting, man i virkeligheden prøver at løse med forslaget.