

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan sige, at det står på side 1 af de 3 sider, vi har, og jeg har det her, så derfor er det nemt for mig at stå her og være arrogant. Der står på side 1, at forslaget kolliderer med forslaget om, at staten skal udarbejde en statslig trafikplan, og at trafikelskaberne med denne plan som udgangspunkt skal udarbejde planer for serviceniveauet for den offentlige trafik, der varetages af selskaberne.

Kl. 18.55

Jeg svarede meget bevidst hr. Martin Lidegaard, at såfremt forslaget gøres mere uforpligtende og planerne bliver et forum, hvor staten og de regionale myndigheder koordinerer den langsigtede planlægning, synes jeg, der vil være tale om et udmærket forslag, så det er ikke udelukket, at vi kan nærme os hinanden på det område.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg tror, jeg har lyttet godt nok til ministerens svar, men jeg har ikke hørt et svar på det spørgsmål, jeg stillede om den forskel, der er mellem øst og vest ved fordelingen af udgifterne. I øst fordeles administrationsudgifterne alene mellem regionerne, mens de i vest fordeles mellem begge parter. Har ministeren et svar på det?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg forsøgte at sige i det allerførste svar, at når der er den forskel, er det, fordi problemerne er uendelig mange gange større på grund af intensiteten i det sjællandske trafikelskab. Intensiteten omkring København er enorm, og alene trafikken i Københavnsområdet udgør halvdelen af trafikken på hele Sjælland. Det er derfor, der er den forskel.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Er ministeren ikke opmærksom på, at det giver et skævt incitament til, hvordan man udvikler trafikken? Man kan sige, at nogle steder vil kommunerne bare køre los, mens regionerne vil holde igen, fordi de skal betale en større udgift, så man får en skæv dynamik.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er et – undskyld, jeg bruger ordet – kanon-godt spørgsmål, for jeg synes, det viser en grundlæggende misopfattelse af, hvad det er, vi prøver at lave. Vi prøver at lave noget, hvor vi kommer tættere på borgerne, fordi vi vil yde mere service, og det giver sig udtryk i, at vi laver disse trafikelskaber, som dækker hele landet. Så jeg er ikke enig med hr. Hedeboe.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 84: Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje, lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje samt lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. (Udmøntning af kommunalreformen, for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen).

Af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 24/2 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Endnu en gang har vi et lovforslag, som er en konsekvens af den kommende kommunalreform, denne gang på vejområdet.

Hovedsigtet med lovforslaget er et ønske om decentralisering. I Venstre ønsker vi, at beslutningerne skal træffes så tæt på borgerne som muligt, og dette lovforslag reducerer antallet af