

For at gå videre i det: Der ligger også en gæld i hovedstadsområdet, og når vi går ned og kigger på det øvrige Sjælland, så ligger der en stor opsparring. Der foreligger ikke nogen klare retningslinjer for, hvordan det her klares. Jeg har godt noteret mig, at metronen, som er en af bomberne, er trukket ud for sig selv. Det er o.k., men ud over det så ophober HUR gæld og har gæld, så skal det matches af en opsparring til den der elektroniske rejsehjemmel senere nede i de sjællandske selskaber. Det skal matches med hinanden.

En sidste ting er, at det her er lagt så administrativt bureaukratisk op, at f.eks. et sted som Ikast, som har kunnet tilbyde gratis offentlig trafik i byen, nu ikke kan det længere, fordi de pålægges en masse administrative ting, sådan at sådan en enkelt ydelse kompliceres. Det er en lille sideting på det her.

Kl. 9.20

SF kan ikke støtte det her forslag, og vi ærgrer os over, at vi ikke har holdt en mulighed åben for at kunne ændre på det her senere.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg synes, at det er helt fair, at der er forskellige kulturer i forskellige partier, og i Det Radikale Venstre har vi jo en lidt større tradition for forhandlinger, end man har i SF.

Jeg vil bare lige præcisere to ting: Den ene er, at det væsentligste, vi fik ud af det her forhandlingsforløb, var lige præcis, at vi fik en regional planlægning af både den kollektive og den private trafik. Det har vi aldrig haft før. Det får vi fra 2007.

Det andet, jeg vil præcisere, er, at det, der er indgået, er en stemmeaftale. Det er et særligt begreb, der er – hvad skal man sige – kommet frem her under kommunalforhandlingerne, og som handler om, at vi laver en aftale om, hvordan vi stemmer her, men man er ikke bundet, hvis man på et tidspunkt vil lave hele strukturreformen om, fordi vi godt ved, at vi er meget uenige om selve strukturreformen. Det var for tidligt at sige – hvem ved, hvordan verden ser ud om 2 eller 3 år? Men det er bare for at sige, at vi ikke er bundet af den overordnede arkitektur.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Det var da en rigtig glædelig meddelelse fra Det Radikale Venstre, at de ikke er bundet af det her.

Det betyder, at de senere kan gå hen og lave noget fornuftigt. Det er jeg glad for, tak.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**  
Næste ordfører er hr. Rune Lund, værsgo.

**Rune Lund (EL):**

Der er nu indgået en aftale på det her område med den her lov mellem kommunalreformens arkitekter, regeringen og Dansk Folkeparti, og nu også Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne. Jeg må sige, at det altså har vakt dyb undren hos Enhedslisten, og også hos SF kan jeg høre, at man er indgået i den her aftale om organisering af den lokale kollektive trafik – den her lov om trafiksselskaber.

Og jeg må sige, at det faktisk er en noget syret oplevelse at stå heroppe på talerstolen, ja, det er ligefrem syret at opleve, hvordan først den socialdemokratiske ordfører tordner mod lovforslaget, og så bagefter opleve den radikale ordfører, der tordner mod lovforslaget, og så alligevel siger: Arh, men så stemmer vi for det alligevel – fordi de har fået nogle minimale forbedringer indarbejdet. Jeg må sige, at det i hvert fald ikke er den måde Enhedslisten plejer at forhandle på.

Jeg må rose regeringen og Dansk Folkeparti for at have fået trukket Socialdemokraterne og De Radikale med i et for oppositionen usædvanlig dårligt lovforslag. Men man kan jo ikke gøre andet end at rose regeringen og Dansk Folkeparti for, at de må have brugt en eller anden form for forhandlingstaktik, som har været meget god – eller også har de måske ligefrem kommet noget i kaffen under forhandlingerne med Det Radikale Venstre eller Socialdemokraterne. Det er for os fuldstændig ubegribeligt, at Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre er gået med på det her.

Der er store problemer i det her:

For det første er det overordnet set et kæmpe problem, at de kommende trafiksselskaber hører til i nogle regioner, der ikke har planmyndighed på trafikområdet. På den måde vil regionerne ikke have de rigtige værktøjer til at kunne binde trafikken sammen eller til at investere efter en sammenhængende plan. Reelt taber borgerne indflydelse i et niveau tættere på, for hvordan skal borgere i en kommune øve indflydelse på nabokommunen for at få dem med i en fælles investering i trafik anlæg eller lignende? Det står hen i det uvisse. På højere plan står regionerne svagt, hvad angår at tiltrække statslige investeringer, når de ikke er planmyndighed.