

For det andet er dannelsen af de kommunale trafiksselskaber ensbetydende med, at velfungerende kommunalt ejede og drevne trafiksselskaber som f.eks. Århus Sporveje nu overdrages til det regionale trafiksselskab. Her falder alle pæne ord om kommunalt selvstyre fra hinanden. Her betyder kommunalreformen ekspropriation af kommunernes ret til selv at bestemme, hvordan den lokale trafik skal organiseres.

Det er fuldblydelsen af en udvikling, der længe har fundet sted, og som har betydet, at en række store private selskaber har overtaget markedet med den konsekvens, at prisen for en bustime er steget meget mere end det gældende prisniveau i øvrigt i samfundet, samtidig med at chaufførernes arbejdsforhold er blevet væsentligt forringet.

En tredje ting er, at den her lov også betyder en ekstremt uhensigtsmæssig struktur for de kommende trafiksselskaber, ikke mindst på Sjælland, der er blevet pålagt at danne et – et! – enkelt trafiksselskab for hele Sjælland. Det sjællandske trafiksselskab skal som alle andre stå for den regionale bustransport, og det skal drive en række lokalbaner.

Kl. 9.25

Det er i dag en meget lille del af den regionale transport, der krydser grænsen mellem de to regioner – i hvert fald den transport, som foregår med bus. Den transport udgør nemlig kun omkring 2 pct., resten foregår med tog, med DSB. DSB står for resten, nemlig de 98 pct., og det understreger i virkeligheden det absurde i at lave sådan en samlet region.

Vi kan så se, at Socialdemokraterne og De Radikale har fået med, at man skal sikre, at de største kunder i det kommende trafiksselskab, får en plads i bestyrelsen. Men det er da utrolig lidt i forhold til at sluge den kamel, som det her lovforslag er. Vi har jo også har fået Socialdemokraternes og De Radikales ord for, hvor forfærdeligt det her lovforslag er, og så hopper de på det hele ved at få sådan en lillebitte ændring ind. Vi forstår det ganske simpelt ikke.

Det sidste og fjerde punkt er, at der i loven er indbygget økonomiske problemer, fordi udlig-ningsmodellen slet ikke ligger klar, og det er ikke muligt at kende de økonomiske konsekvenser til bunds. Taksterne skal holdes i ro, og det er jo et forhold, som Enhedslisten naturligvis bifalder, men hvordan vil regeringen og aftalepartierne egentlig gennemføre et takststigningsstop? Og hvilke redskaber skal man bruge i den forbindelse?

Vi går ind for et takststigningsstop, men vi har set, at privatisering af f.eks. busdrift ikke har betydet, at busdriften er blevet billigere. Det vil sige, at hvis man på længere sigt skal overholde et takststop, er der to muligheder: Enten tilfører man flere ressourcer, eller også laver man serviceforringelser. Hvilken mulighed, det ender med, står fuldstændig hen i det uvisse.

Sidst men ikke mindst så må man konstatere, at den her reform og det her lovform bestemt ikke gavner miljøet. Der er ikke elementer, der sigter på at forbedre den kollektive trafik i forhold til i dag, og dermed ikke incitamenter for befolkningen til i højere grad at bruge de kollektive løsninger.

Samlet set står vi fuldstændig uforstående over for, at Socialdemokraterne og De Radikale er gået med på det her, og vi kan tilslutte os SF's kritik af hele lovforslaget. Vi er selvfølgelig stadig væk imod det her lovforslag, som er en meget, meget, meget dårlig løsning for trafiksselskaberne i den kommende kommunale struktur.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Fjerde næstformand** (Niels Helveg Petersen): Vi er nødt til at vente lige et minut eller to, inden vi skrider til afstemning. Der er blevet kaldt til afstemning, men vi venter lige et øjeblik.

### Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 9 stemte for, 97 imod.

Ændringsforslag nr. 2, 5-13 og 21 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 3, 4, 14-20 og 22-25 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Kl. 9.30

**Fjerde næstformand** (Niels Helveg Petersen): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.