

TALEPUNKTER



## Tale til samråd om de øvrige 11 kommuner på Sjælland efter HOT

---

### ***[Intro]***

Vi har tidligere i dag, i den tekniske gennemgang for udvalget, gennemgået regeringens udspil om HOT.

Til dette samråd, er jeg blevet bedt om at tale om den del af Sjælland, som ligger uden for HOT, nemlig trafikselskabet på det øvrige Sjælland, Lolland og Falster.

Jeg er blevet bedt om at redegøre for min stilling til kritik rejst i konkrete presseartikler, hvor det fremgår, at trafikselskabet for det øvrige Sjælland bliver for lille, og at der vil ske en massakre på den kollektive trafik. Det fremgår desuden, at man blot bør styrke det allerede eksisterende DOT-samarbejde.

### ***[Eget trafikselskab er en fordel]***

Jeg mener, at det er en fordel for de 11 kommuner, at have deres eget trafikselskab – hvorfor skal de ikke selv bestemme over deres kollektive trafik?

HOT bliver et hovedstadstungt selskab – der er metrotrafik, S-togtrafik og letbanetrafik *udover* bustrafikken. I HOT skal fokus være på at løse et kommende stort samfundsproblem; nemlig trængsel.

På det øvrige Sjælland gælder helt andre trafikale forhold. Her bor folk ikke så tæt, og den kollektive trafik spiller en helt anden rolle end i hovedstaden, hvor befolkningstætheden er høj.

Jeg vil argumentere for, at når det sjællandske trafikselskab har samme økonomiske rammer som i dag og de samme administra-



tive muligheder, så *er* det en fordel for de 11 kommuner selv at bestemme.

Ville der være forståelse for prioriteringen, hvis et HOT-selskab, som dækker hele Sjælland, vælger mere trafik i hovedstaden og samtidig nedlægger en busrute på Vestsjælland?

Det tror jeg ikke, at der vil.

Der er fremført en række argumenter, som peger på, at opdelingen af trafikselskaber på Sjælland, kommer til at betyde forringelser i den kollektive trafik.

Det er jeg ikke enig i. Og jeg vil gerne forklare hvorfor.

***[En misforståelse om pendlerne på Sjælland]***

Men først vil jeg adressere en misforståelse: Det er angivet i den artikel på Altinget som spørgeren refererer til, at 56.000 pendler dagligt fra det øvrige Sjælland og ind til hovedstadsområdet.

Og at de kommer til at få dårligere forhold med en HOT-organisering.

Ifølge oplysninger fra DSB er der dagligt ca. 46.000 togrejsende ind og ud af hovedstadsområdet – heraf er ca. 19.000 rejser i øvrigt fra Sverige og Fyn / Jylland.

Dertil kommer under 5.000 busrejser. Det svarer til ca. til 10 pct. af togrejserne.

Togtrafikken udgør ryggraden i den kollektive trafik på Sjælland.

HOT-organiseringen berører ikke denne togtrafik.

Dermed er det misvisende at påstå, at pendler-trafikken på Sjælland bliver mærket i det omfang.



De relativt få pendlere, der rejser med bus på tværs af Sjælland [ind og ud af HOT], kommer ikke til at opleve forringelser. For når trafikselskaberne i Jylland kan drive trafik på tværs af trafikselskabsgrænser, så kan det også lade sig gøre på Sjælland.

***[Den kollektive trafik på det øvrige Sjælland er allerede i dag finansieret særskilt fra hovedstadsområdet]***

Finansieringsmæssigt er den kollektive trafik allerede er opdelt på Sjælland: Hver enkelt kommune finansierer de busser, der kører inden for dennes kommunegrænse. Det fortsætter uændret.

De regionale busser finansieres i dag af henholdsvis Region Hovedstaden og Region Sjælland.

For så vidt angår finansieringen, så er der altså allerede en opdeling. Og dermed er det svært at se, at det er et argument i mod HOT.

***[Sjælland vil fortsat være et takstområde]***

I dag er Sjælland ét takstområde. Det vil sige, at priserne i den kollektive trafik er ens på hele Sjælland. Det fortsætter.

Der sker ingen ændringer i den fælles prisstruktur i forhold til i dag, som følge af regeringen sundhedsreform eller HOT-udspil.

***[Størrelsen af det øvrige Sjælland er ikke et problem]***

Trafikselskabet på Fyn, FynBus, har færre indbyggere og færre kommuner, end det nye sjællandske trafikselskab kommer til at have.

Faktisk består både trafikselskabet i Nordjylland og i Syddanmark af 11 kommuner – det samme som det nye på Sjælland.



Og så vidt jeg er oplyst, så betaler trafikselskaberne i både Nordjylland og Syddanmark i gennemsnit mindre pr. køreplanstime end det store trafikselskab, Movia, gør.

Trafikselskabets størrelse er altså ikke i sig selv et problem.

***[Mulighed for at indkøbe hos HOT]***

Når det så er sagt.

Hvis det sjællandske trafikselskab ønsker det, vil det have mulighed for at indkøbe trafik via HOT.

Det vil sige, at hvis det sjællandske trafikselskab ikke mener, at det kan betale sig at opretholde en selvstændig administration til trafikindkøb, så vil det ikke være nødvendigt.

Her er det sjællandske trafikselskab altså heller ikke stillet ringere ved at være et mindre selskab.

***[HOT er også en fordel for det øvrige Sjælland]***

Jeg er af den overbevisning, at den bedste løsning er, at det øvrige Sjælland, Lolland og Falster får sit eget trafikselskab. Det giver mulighed for selvbestemmelse og for at være herre i eget hus.

Samtidig forhindrer vi ikke det øvrige Sjællands trafikselskab i at høste fordelene ved at benytte sig af HOTS administration, og indkøbe ydelser af HOT.

***[Afslutning]***

Tak for muligheden for at præsentere argumenterne for det sjællandske trafikselskab.