

Samrådsspørgsmål E - Magnus Heunicke (S)

”Ministeren bedes redegøre for, hvilke konsekvenser regeringens sundhedsreform vil have for den kollektive trafik i landdistrikterne, hvor regionerne indtil nu har spillet en vigtig rolle?”

Besvarelse af samrådsspørgsmål E

Tak for ordet.

[Lokal og regional bustrafik i dag]

Det er i dag de seks regionale trafikselskaber, som planlægger, udbyder og indkøber den kollektive bustrafik i Danmark.

Regionerne finansierer og beslutter omfanget af den regionale bustrafik. Kommunerne finansierer og beslutter omfanget af den lokale bustrafik.

Den regionale bustrafik forbinder typisk bycentre uden direkte banebetjening, mens den lokale bustrafik, herunder bybustrafik, forbinder mere lokale rejsemål.

Regionale busruter forløber typisk gennem flere kommuner, men kan også forløbe inden for én kommune.



De fleste kommunale busruter løber inden for den enkelte kommunes kommunegrænser. Men disse lokale ruter, finansieret af kommunerne, kan også godt løbe gennem flere kommuner.

Det er især tilfældet i Hovedstadsområdet, hvor A-busserne og Linje 5 C kører på tværs af kommunegrænser og er samfinansieret af de kommuner, som bussen kører i.

Det vil jeg bede udvalget bide mærke i.

Regionerne anvender i dag ca. 1,1 milliard kroner på bustrafik om året, og kommunerne anvender knap 3 milliarder kroner på bybustrafik og øvrig lokal bustrafik.

[Regeringens forslag – busområdet]

Regeringen lægger med sundhedsreformen op til, at trafikselskaberne skal fortsætte som fælleskommunale trafikselskaber med ansvar for både den lokale og regionale bustrafik.

Trafikselskaberne vil - bortset fra på Sjælland - omfatte de samme geografiske områder som vi kender dem i dag, alene med deltagelse af kommunerne.

Som det også fremgår af regeringens sundhedsudspil, foreslås det, at der i



hovedstadsområdet etableres et ”Hovedstadens Offentlige Transport” – HOT.

Trafikselskaberne vil som i dag stå for udbud og indkøb af trafik, administration af operatør-kontrakter, billet- og takstsystemer, indtægtsdeling samt beregning og opkrævning af tilskud fra kommunerne mm.

Den lokale kollektive bustrafik bestilt og betalt af kommunerne vil som udgangspunkt ikke blive påvirket af reformen. I bustimer – kaldet køreplantimer – er der tale om godt 6 mio. timer om året.

For de regionale busser, som kører godt 2½ mio. køreplantimer om året, vil der ske ændringer.

Regeringen foreslår, at det i fremtiden er trafikselskabernes bestyrelser, der planlægger og beslutter serviceniveauet for den regionale offentlige bustrafik.

Regeringen foreslår endvidere, at de midler som regionerne i dag anvender på regional kollektiv bustrafik fordeles til kommunerne efter indbyggertal over bloktilskuddet.

På den måde sikrer regeringen, at der i fremtiden er samlet set de samme



økonomiske rammer til regional busstrafik, som der er i dag.

Finansieringen af de regionale busruter vil i fremtiden ske ved, at trafikselskabets bestyrelse får mulighed for og ret til at opkræve et bidrag fra kommunerne tilknyttet trafikselskabet.

På den måde bliver den enkelte busrute stadig planlagt og prioriteret i de områder, hvor bussen kører.

Jeg tror ikke, at spørgeren – hr. Magnus Heunicke, eller jeg selv for den sags skyld – ved, hvad der er bedst for det enkelte lokalområde i forhold til at vurdere præcis, hvordan den enkelte busrute skal tilrettelægges.

Det har man helt styr på lokalt.

Det kræver nemlig både en trafikfaglig indsigt og et godt lokalkendskab for at tilpasse den lokale og regionale kollektive trafik til de behov, der eksisterer i de forskellige områder i Danmark.

Dette princip værner regeringen om.



Bestyrelsernes sammensætning vil være forankret i de deltagende kommuner, som udpeger trafikselskabernes bestyrelsesmedlemmer.

[Privatbaner]

Til drift af privatbanerne anvender regionerne i dag i underkanten af en halv milliard kroner.

For så vidt angår privatbanerne er det i dag trafikselskaberne, som indkøber privatbanetrafik på vegne af regionerne.

For privatbanernes vedkommende skal trafikselskaberne sikre, at der også i fremtiden vil være privatbaner, som vi kender dem i dag.

Regeringen lægger op til, at trafikselskaberne fra staten skal modtage et tilskud pr. kilometer trafikeret privatbane, som svarer til, hvad trafikselskaberne i dag i gennemsnit bruger på at drive privatbanerne.

Tilskuddet til privatbanerne vil altså blive givet som et direkte tilskud til trafikselskabet fra staten.



Det vil betyde, at de økonomiske rammer, som trafikselskaberne har til at drive privatbanerne for, samlet set er uændrede.

[Afslutning]

Før oppositionen falder ned fra stolen, og råber besparelser og nedskæringer, skal jeg indskyde, at reformens hensigt ikke er at spare penge på den kollektive trafik i Danmark.

Derimod er det hensigten at forbedre rammerne for kommunernes og trafikselskabernes muligheder for at planlægge og koordinere den kollektive trafik.

De samlede økonomiske rammer til kollektiv trafik ændrer staten ikke på.

Jeg deler derfor ikke spørgerens og Socialdemokratiets bekymring i forhold til, at trafikselskaberne ikke kan varetage den kollektive trafik i landdistrikter.

Tværtimod har jeg tiltro til, at kommunerne og trafikselskaberne i fællesskab kan løfte den nye organisering og opgave i forhold til at sikre et godt og prioriteret serviceniveau for den kollektive bustrafik i hele Danmark.



Regeringens udspil vil sikre en samlet set mere effektiv og koordineret opgaveløsning af den kollektive transport – ikke mindst i forhold til betjeningen af landdistrikterne.

Det skyldes først og fremmest, at samlingen af opgaverne og ansvaret hos kommunerne og trafikselskaberne vil skabe en mere klar og enkel ansvarsfordeling end i dag.

Tak for ordet.