

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg vil gerne understrege, at vi selvfølgelig også er åbne over for det her.

Det var interessant at høre om de tanker, som Socialdemokratiet har gjort sig, men jeg vil bare spørge, om man i Socialdemokratiet har gjort sig nogle tanker om bl.a. koordineringen mellem trafikken i hovedstaden og på resten af Sjælland. Jeg kommer selv fra det område, så jeg er også meget opmærksom på problemstillingen.

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S):

Jeg er også valgt i det sjællandske, så jeg er også opmærksom på den problemstilling.

Det konkrete med de to selskaber – et eller to selskaber i Østdanmark er det, der spørges til – vil jeg gerne svare på. Der skitserede jeg i min tale en række ting, som vi ser i den nuværende ordning, som ikke er hensigtsmæssige, og der har været et læs af hørings svar, som netop også ser det ikkehensigtsmæssige i det, der ligger nu her. Der vil vi gå ind og meget nøje se på, hvordan vi kan løse de problemer. Vi har ikke lagt os helt fast på en endelig løsning endnu, men vi tager de her hørings svar meget seriøst.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så siger vi tak til ordføreren.

Jeg vil lige gøre opmærksom på, at vi har spurgt ordførerne, om de ønsker at holde en middagspause, og man er blevet enig om, at det gør vi ikke i dag. Vi gennemfører hele seancen uden pause.

Den næste ordfører er hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Dansk Folkeparti hilser forslaget til denne nye lov om trafikkselskaber velkommen. Dansk Folkeparti er enig i regeringens udspil i forbindelse med trafikkselskabernes etablering.

I hver region oprettes et eller flere trafikkselskaber. I Region Sjælland og Region Hovedstaden etableres dog kun ét samlet trafikkselskab, der dækker de to regioners område, bortset fra Bornholm, hvor Bornholms Regionskommune varetager denne opgave. Dansk Folkeparti slutter op om regeringens beslutning om ét trafikkselskab på Sjælland. Dette er en pragmatisk og god løsning.

Dansk Folkeparti finder endvidere trafikkselskabernes organisering gennem en øget kom-

munal indflydelse som værende i overensstemmelse med intentionen bag kommunalreformen.

Trafikkselskabernes primære opgave vil være at rådgive kommunerne og regionerne med hensyn til optimal rutestruktur og serviceniveau. Endvidere forestår trafikkselskaberne udbud af bustrafik samt udbud/indkøb af privat banetrafik.

Trafikkselskabernes opgaver omfatter den offentlige servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, bustrafik, individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede samt koordinering og planlægning af samme.

Trafikkselskaberne får takstkompetencen, dvs. fastsættelsen af takster og billetteringssystemer. Trafikkselskaberne skal indgå aftaler med jernbanevirksomheder, så det sikres, at passagererne kan købe én billet til rejser, der foregår med både busser og tog. I hovedstadsområdet skal der fortsat være en fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro.

Privatbanerne uden for hovedstadsområdet overdrages til enten staten eller trafikkselskaberne.

Dansk Folkeparti deler regeringens synspunkter, for så vidt angår ansvaret for S-tog, regionaltog og metroen. Ansvaret for disse bør ikke ligge i trafikkselskabernes regi. Der er ingen samdriftsfordele i produktionen af bustrafik og togtrafik, da de personalemæssige og materiale-mæssige ressourcer er vidt forskellige.

Jernbanetrafikkens natur indebærer endvidere, at det generelt vil være bustrafikken, som skal tilpasse sig togdriften. Man vil endvidere ikke kunne undgå tab af samdriftsfordele ved at skulle splitte ansvaret for den statslige togtrafik op på flere enheder. Man har tidligere forsøgt at overlade ansvaret for S-togs-trafikken til lokale myndigheder i det daværende Hovedstadsråd – det var i 1980'erne – men erfaringerne var ikke tilfredsstillende, og ansvaret for S-togs-trafikken blev derfor igen ført tilbage til staten.

Kl. 17.25

Dansk Folkeparti har bemærket, at al bustrafik – som forventet – ligesom i dag primært forudsættes udført på kontrakt med private busvognmænd; at ansvaret for indkøb af offentlig servicetrafik efter lovforslaget samles i trafikkselskaberne – der er en bemærkning om, at her er der tale om trafik af ikkekommerciel interesse for private buskørselsvirksomheder; at tilladelse til fjernbuskørsel kun kan gives til offentlige myndigheder eller en virksomhed helt eller delvis ejet af en eller flere offentlige myndigheder,