

I den nye lov gøres det så klart, at kommunerne ikke kan lave kollektiv trafik uden om et trafikelskab. Det sikrer jo en høj grad af koordinering, god planlægning og en sammenhængende politik for den kollektive trafik.

Omvendt er det også vigtigt her at sige, at det ikke betyder, at der nu skal sidde en bestyrelse langt fra de forskellige lokalområder og på deres vegne beslutte, hvordan busserne skal køre. Det her lovforslag indeholder nemlig en høj grad af decentralisering, respekt for lokale forhold og også en meget høj grad af selvbestemmelse.

For trafikelskaberne gælder det, at de til dels vil være fri til at indrette sig, som de finder det mest fornuftigt, men der vil dog fortsat gælde et sæt bestemmelser i form af en standardvedtægt, som skal følges. Det finder jeg sådan set meget betryggende, da det garanterer visse minimumsstandarder, men samtidig også giver god plads til lokale løsninger og tilgodeser de forhold, der gør sig gældende i lokalområdet.

Vi synes hermed, at forslaget har fundet en god balance i måden at sammensætte bestyrelsen på, nemlig typisk med to repræsentanter for regionsrådet og derefter repræsentanter for de deltagende kommuner.

Kl. 17.40

Man opfordrer i bemærkningerne til lovforslaget kommunerne til at tage hensyn til de geografiske egne inden for trafikelskabets område, så alle er repræsenterede i bestyrelsen. Det lægger vi meget vægt på og håber bliver taget alvorligt, når vi når dertil.

Det har været diskuteret en del og er også blevet kritiseret, det kan vi jo se af høringssvarene, at der kun bliver ét trafikelskab på Sjælland. Jeg har da også været lydør over for nogle af de argumenter, der er blevet fremført, men på den anden side synes jeg for det første, at trafiksituationen er så speciel og kompleks på Sjælland, at det er fornuftigt kun at have ét selskab der, og for det andet synes jeg, at lovforslaget er indrettet sådan, at man er nødt til at inddrage lokale ønsker og behov, så frygten for, at man kan udslutte eller nedprioritere et udkantsområde, er ubegrundet.

Det er i hvert fald vigtigt for os, at der netop i udkantsområderne er en fornuftig form for kollektiv trafik, så det dermed også bliver attraktivt at bo der. De afgørende beslutninger om serviceniveauet, altså hvor mange ruter der skal være, og hvor tit de skal køre, skal træffes ude i kommunerne. Det er jo kommunerne, der selv skal

betale, og det er også dem, der har den bedste fornemmelse af, hvad der er brugernes behov.

Vi synes også, det er en fordel for brugerne på Sjælland, at der fortsat er en fælles billettype til alle rejser, uanset om det er med bus, tog eller metro. Netop det aftalebaserede takstsamarbejde mellem bus, tog og metro vil være en nyskabelse, da det i dag alene er HUR's takster, andre så har pligt til at anvende.

Så har der jo fra tid til anden været debat om, hvorvidt prisen for at køre med kollektiv transport er for høj, sjældent går diskussionen jo på, om den er for lav. Det er jo også et vigtigt incitament, når man ser på, hvor mange der vælger at benytte sig af kollektiv transport. Det er jo sådan set også meget fornuftigt af hensyn til miljøet, men bestemt også når man ser på belastningen af vejnettet, og her spiller prisen selvfølgelig ind som en af de faktorer, der indgår, når man gør op med sig selv, om man kan bruge kollektiv transport.

Med det her lovforslag fastsætter vi et loft over prisstigninger på den kollektive trafik. Det betyder, at trafikelskaberne ikke må lade taksterne stige mere end pris- og lønudviklingen, og det synes jeg sådan set er en meget flot garanti for brugerne af kollektiv trafik.

Der er kort sagt rigtig mange positive elementer i dette lovforslag. Jeg vil ikke komme ind på alle detaljer, men jeg vil da også lige nævne den nye åbenhed og nærhed, lovforslaget er gennemsyret af.

Her tænker jeg på den database, der etableres i Transport- og Energiministeriets regi. Det bliver jo en offentlig database, der indeholder oplysninger om bl.a. service og økonomi. Den er dannet på baggrund af de data, som de enkelte trafikelskaber har indberettet. Det giver altså en god mulighed for at sammenligne, få gode ideer og en generel mulighed for alle til at orientere sig om, hvordan driften går i de enkelte selskaber.

Derudover bliver det med dette lovforslag også slået fast, at der skal findes lokale løsninger på lokale behov. I og med at finansieringsansvaret for busdriften i højere grad bliver koblet til den enkelte kommune eller region, bliver ansvaret for bustrafikken også meget nærværende for at tilpasse sig brugernes ønsker og dermed også fastsætte serviceniveauet efter de faktiske forhold. Det synes vi er en helt rigtig vej at gå, og det støtter vi meget stærkt i. Det Konservative Folkeparti