

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Tak til ordføreren. Så er det transport- og energiministeren.

Kl. 18.30

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil først komme med nogle generelle betragtninger omkring selve lovforslaget og så komme ind på nogle af de spørgsmål, der mere specifikt er stillet, og kommentere de enkelte ordføreres indlæg.

Først vil jeg sige tak for indlæggene og for en synes jeg, pæn modtagelse af lovforslaget. Jeg kunne godt høre, at der var nogle, der sagde nej. Enhedslisten var totalt afvisende, og det kan jeg leve med. Jeg ville faktisk være mere bekymret, hvis de tilsluttede sig. Jeg synes, at både Det Radikale Venstre og Socialdemokratiet lagde op til, at der er meget fornuftigt i det. Der er også noget, vi er uenige om. Det er klart, sådan er den politiske situation, man forhandler jo om tingene. Men jeg synes, at der var åbninger, som jeg meget gerne vil kvittere for. Det var der i øvrigt også hos SF, hvor hr. Poul Henrik Hedeboe anerkendte mange af de gode intentioner, der er i lovforslaget.

Lovforslaget ændrer organiseringen af den lokale og regionale kollektive trafik, så strukturen bliver ensartet, og der sker en decentralisering af ansvaret for serviceniveauet i den lokale og regionale kollektive trafik. De afgørende beslutninger om serviceniveauet, dvs. hvor ofte og hvor mange busser der skal køre lokalt, skal fremover træffes ude i de enkelte kommuner. Dermed bliver det mere nærdemokratisk. Det er kommunerne, der skal betale, og det er her, man har den bedste fornemmelse af brugernes daglige behov. Regionerne skal ifølge lovforslaget tilsvarende betale for de længere busruter af regional karakter samt for privatbanerne.

Trafikselskabet skal varetage alle de praktiske gøremål, dvs. indkøb, overvåge trafikken, som hr. Martin Lidegaard berørte perifert, fastlægge og koordinere de præcise køreplaner, drive takstsystemer, sikre sammenhæng og koordinering med anden offentlig servicetrafik. Det er betydelige opgaver, men de har ikke noget med, skal vi sige, selve driften at gøre.

Vi har foreslået, at trafikselskaberne skal ledes af en bestyrelse på højst ni medlemmer. Bestyrelsesmedlemmerne udpeges af henholdsvis regionsråd, som udpeger to medlemmer, og det kommunale repræsentantskab for trafikselska-

bet, som udpeger resten, dvs. syv. Medlemmerne af trafikselskabets bestyrelse er tillige enten medlemmer af regionsrådet eller af en kommunalbestyrelse og har dermed forventet stor indsigt i det, de har med at gøre. Som sagt har regionerne to pladser i bestyrelsen, for så vidt angår trafikselskabet på Sjælland, har de to regioner hver en plads i bestyrelsen.

Det enkelte trafikselskab skal selv fastsætte dets vedtægter, men der vil blive udarbejdet en standardvedtægt, som på nogle punkter vil skulle følges, og som på andre punkter alene skal tjene som inspiration for trafikselskabernes ledelse.

De regler i standardvedtægten, som skal følges, vil bl.a. være stemmeregler i forbindelse med vedtagelse af selskabets budgetter. Disse regler skal sikre, at en kommune ikke kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelse, og at regionen ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgiften til at sikre en trafikbetjening af regional betydning.

Trafikselskaberne finansieres – det har der jo været stor debat om, og jeg kan henvise til lovforslaget, jeg kan endda huske, at det er på side 17 i bemærkningerne – gennem billetindtægter og tilskud fra de deltagende kommuner og regioner.

For så vidt angår trafikselskabet på Sjælland, er der i lovforslaget fastlagt principper for fordelingen af tilskuddet. De to regioner skal betale for de længere busruter af regional karakter samt for privatbanerne. Desuden skal regionerne i det sjællandske trafikselskab betale udgifterne til fælles administration og drift af selskabet. Kommunerne skal betale for de lokale busruter – nærdemokrati.

Ruter, der udelukkende køres inden for en kommune, betales af den pågældende kommune. Udgifter for de busruter, der køres mellem flere kommuner, betales af de pågældende kommuner i fællesskab. Udgifterne fordeles, for så vidt angår den del af busrutens kørselsomfang, der er lige lang i de to kommuner, efter den indbyrdes pendling mellem kommunerne. Resten af busruten betales af den kommune, hvor den overskydende trafik foregår.

Kl. 18.35

For så vidt angår trafikselskaberne vest for Storebælt, bestemmer de selv fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Dog må ingen kommuner betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser, og