

en samlet status for bustrafikken. Jeg er fuldstændig enig med hr. Per Clausen i, at bustrafikken er en central og afgørende del af den samlede kollektive trafik i Danmark – ingen tvivl om det.

Derfor er det også vigtigt for mig som transportminister, at der er en god bustrafik, en god busbetjening af passagererne, af borgerne, altså at man har mulighed for at tage bussen, når man har brug for det – selvfølgelig ikke mindst de steder, hvor der ikke er mulighed for at tage et tog.

Det er også noget, jeg føler et ansvar for, det har jeg et ansvar for. Jeg har et ansvar for, at de lovgivningsmæssige rammer for bustrafikken er i orden, at den er organiseret på den rigtige måde. Så er det op til kommunerne at forvalte bustrafikken, at drive busserne i det samarbejde, som er mellem trafikskaberne og operatørerne; det skal jeg vende tilbage til.

Dernæst vil jeg gerne slå fast, at regeringen i den kommende investeringsplan for infrastrukturen frem mod år 2020 vil lægge op til en markant satsning på den offentlige kollektive trafik. Regeringen vil i investeringsplanen have fokus både på sammenhængen i den kollektive trafik og på sammenhængen mellem transportformerne. Det kan eksempelvis ske i form af prioritering af terminaler og parker og rejs-anlæg. Det er investeringer, som også vil komme bustrafikken til gode, uden at den grundlæggende ansvarsfordeling bliver ændret, for det er kommunerne og regionerne, der er ansvarlige for bustrafikken og derfor også for eventuelle ændringer i serviceudbuddet på det område.

Bustrafikken er jo som bekendt reguleret i lov om trafikskaber, og lov om trafikskaber handler om ansvaret for og organiseringen af den lokale og regionale offentlige servicetrafik. Loven forudsætter, at alle kommuner og regioner skal deltage i et trafikskab. Lov om trafikskaber har ført beslutningerne om bustrafikken tættere på borgerne og de enkelte kommunalbestyrelser. Grundtanken bag det er jo, at det er i lokalområdet, man har det bedste overblik over dagligdagens transportbehov. Det er derfor i kommunerne, at man skal afgøre og prioritere, hvilket transportbehov man vil imødekomme, i hvilket omfang og med hvilket serviceniveau. Busserne skal jo gerne køre der, hvor der er brug for dem, og i det rigtige omfang.

Med kommunalreformen har kommunerne samtidig fået en størrelse, som gør det muligt at varetage en kortlægning og en finansiering af

behovet for lokal bustrafik. Hvor trafikbehovet rækker ud over de daglige lokale formål, er det et regionalt anliggende. De regionale trafiktilbud skal derfor betales af regionerne, hvad enten det drejer sig om busser over længere afstande eller om lokalbaner.

Det er i loven bevidst ikke beskrevet i nærmere detaljer, hvilke trafiktilbud der er af regional betydning, og hvilke der er lokale. Det er op til kommunerne og regionerne i samarbejde med trafikskaberne at aftale fordelingen af opgaverne i bustrafikken. Den fordeling af kommunale og regionale ruter, som kommunerne og regionerne til at starte med har påtaget sig ansvaret for lige efter kommunalreformen, er jo så ikke nødvendigvis den endelige. Fordelingen er jo baseret på de gamle amter og kommuner, og det kommunale landkort er blevet væsentlig ændret i forbindelse med kommunalreformen. Derfor synes jeg også, det er naturligt, at regionerne overvejer, hvordan det fremtidige regionale trafiktilbud skal se ud. Samfundet bevæger sig jo hele tiden, ikke mindst på transportområdet.

I debatten bliver det ofte fremstillet sådan, at rejsemål, som ikke bliver betjent af den regionale bustrafik, slet ikke bliver busbetjent, men sådan er det jo ikke. Den regionale bustrafik står ikke alene. Størstedelen af bustrafikken finansieres faktisk af kommunerne. Det er op til kommunerne at fastlægge busbetjeningen af de rejsemål, der ikke betjenes af den regionale bustrafik. Derfor kan man ikke slutte af det – som man ellers kunne få indtryk af, hvis man lytter til debatten rundtomkring i landet – at rejsemål, der ikke bliver betjent af regional bustrafik, slet ikke bliver busbetjent.

Af hensyn til sammenhængen i den samlede offentlige servicetrafik skal den regionale og kommunale bustrafik naturligvis koordineres med hinanden. Det er jo trafikskaberens opgave. For at koordineringen skal kunne fungere, må det selvsagt ikke være sådan, at der er en alt for rigid opfattelse af, hvad der er henholdsvis kommunale og regionale trafikopgaver. Det er derfor også uheldigt, hvis det er sådan, at ansvarsfordelingen i bustrafikken bliver skruet sådan sammen, at det i trafikskaberne bliver nærmest politisk umuligt at ændre noget som helst i de lokale og regionale trafiktilbud.

Så vil jeg sige lidt om arbejdsdelingen mellem kommuner og regioner på den ene side og trafikskaberne på den anden side. Kommuner og regioner bestemmer de større udgiftsnorme-