

rede ting som rutestruktur og serviceniveau og bærer det økonomiske ansvar for det, de bestemmer. Trafikskaberne har rollen at assistere kommuner og regioner med at realisere de tilbud, som de vil betale for, samt at koordinere mellem de enkelte tilbud på tværs af regionen. Trafikskaberne udbyder, indkøber og overvåger trafikken. Selskaberne har ansvaret for at fastlægge det præcise rutenet og køreplaner inden for de rammer, som kommuner og regioner udstikker for deres respektive ruter. Derudover skal de fastlægge takster og billetteringssystemer.

Kl. 13:31

Men loven er jo ikke til hinder for, at en kommune kan bestille forskellige særlige ordninger. F.eks. kan en kommune efter aftale med trafikskabet tilbyde kommunens egne borgere gratis kørsel.

Særlige kommunale ønsker til den kollektive trafikbetjening harmonerer med grundtanken bag lov om trafikskaber, nemlig at beslutninger om busstrafikken skal ske tæt på borgerne. Lov om trafikskaber har jo ikke i sig selv givet anledning til et ændret bevillingsniveau til den kollektive busstrafik. I forbindelse med de såkaldte DUT-forhandlinger – DUT står for det udvidede totalbalanceprincip, altså at vi skal refundere kommunerne de udgifter, som vi fra Folketingets og regeringens side pålægger dem – altså om de økonomiske konsekvenser af loven blev det nøje tilstræbt, at der årligt samlet set er de samme midler til rådighed til den kollektive trafik, som der var før kommunalreformen. Forventningen er dog, at man på grund af højere effektivitet og stordriftsfordele vil få mere for pengene end før.

Jeg er så blevet kritiseret for, at jeg har dristet mig til at påpege, at administrationsomkostningerne ifølge trafikskaberne egne tal varierer en hel del på tværs af selskaberne. Jeg har bl.a. i svar til Folketinget givet udtryk for, at – nu citerer jeg – forskellene i administrationsomkostningernes andele af de samlede udgifter indikerer, at der kan være et effektiviseringspotentiale.

Jeg har aldrig påstået, at tallene er fuldt ud sammenlignelige. Jeg kan så forstå, at trafikskaberne nu vil komme med forslag til ens retningslinjer, så det bliver muligt at sammenligne bedre og mere nøjagtigt selskaberne imellem. Og det er et initiativ, som jeg bestemt hilser velkommen – ikke mindst på vegne af kommunerne og regionerne, der jo står for finansieringen af trafikskaberne og derfor naturligvis har en in-

teresse i at kunne følge med i, at pengene bliver brugt bedst muligt.

Et af målene med reformen var jo også, at det skulle blive muligt at få bedre og mere sammenlignelige tal, og det mål er bestemt ikke nået endnu. Og det er vigtigt, at der er fokus på det i de kommende år.

Nu vil jeg så komme ind på olie- og dermed dieselpriserens betydning for trafikskaberne omkostninger, for det har jo også været en vigtig del af debatten. I sommer – ikke meget mere end en måneds tid efter økonomiforhandlingerne mellem Kommunernes Landsforening og finansministeren – mente trafikskaberne, at stigende udgifter til primært brændstof gav en ekstra regning på 300 mio. kr. Et par måneder efter hævdede trafikskaberne efter nærmere beregninger, at der manglede 500 mio. kr. I mellemtiden var olieprisen styrtstykket, og det er den i øvrigt fortsat. Det virker ulogisk, og det er ulogisk. Trafikskaberne har så dog netop erkendt, at den tidligere opgørelse var behæftet med en række fejl. Den seneste udmelding lyder nu på, at der mangler 277 mio. kr. i 2009.

Trafikskaberne kontrakter med operatørerne indeholder en række vægtede indeks baseret på den skønnede omkostningsstruktur for operatørerne. Jeg skal ikke gå nærmere i detaljer med, hvordan kontraktreguleringerne er skruet sammen, med undtagelse af en væsentlig pointe: Der er nemlig forskel på, hvor hurtigt udsving i kontraktens indeks slår igennem på kontraktbetalingen.

Kl. 13:35

I busstrafikken uden for Movias område – svarende til rundt regnet halvdelen af busstrafikken – slår stigninger i olieprisen igennem med en forsinkelse på op til 16 måneder. Kontrakterne reguleres to gange årligt – i marts og i september. Reguleringen i marts 2009 sker på baggrund af et gennemsnit af olieprisindeks for perioden fra december 2007 til maj 2008. Reguleringen i september 2009 sker på baggrund af et gennemsnit af olieprisindeks for perioden fra juni til november 2008. Derfor slår det kraftige fald i oliepriserne først igennem på kontraktbetalingen i de sidste 4 måneder af 2009.

Trafikstyrelsen har skønnet, hvad faldet i oliepriserne betyder for kontraktbetalingen uden for Movia i 2009. Trafikstyrelsens skøn viser, at merudgifterne uden for Movia er på ca. 7 pct. for hele 2009 svarende til knap 90 mio. kr. I Movia slår ændringer i olieprisen langt hurtigere igennem på kontraktbetalingen. Movias kon-