

trakter med operatører er udformet sådan, at kontraktbetaling reguleres på månedsbasis med kvartalsvise efterreguleringer, og derfor slår de høje oliepriser i den første del af 2008 igennem på kontraktbetalingen i 2008 og ikke i 2009. Kommuner og regioner vil derfor ganske givet få en efterregning for 2008 fra Movia. Til gengæld sender Movia 123 mio. kr. tilbage til kommuner og regioner for 2007, som følge af at olieprisen i 2007 ikke steg så meget som forventet, jævnfør Movias årsrapport. Fortsætter de lave oliepriser i 2009, vil Movia ganske givet igen sende penge tilbage til kommuner og regioner.

Medierne har været fulde af dommedagsprofetier om bustrafikken. Først skulle være tiende busrute lukkes, så var det hver femte, ja, fra nogle sider er det endda fremført, at det skulle være op til hver tredje busrute, der er truet af lukning. Indtil for få dage siden har trafikselskaberne holdt fast i, at de mangler 500 mio. kr. i 2009, til trods for at faldet i oliepriserne slår fuldt igennem i Movia i cirka halvdelen af bustrafikken og samtidig også påvirker kontraktbetalingen i nedadgående retning uden for Movia i den sidste tredjedel af 2009. Nu er trafikselskabernes skøn så nedjusteret til 279 mio. kr.

Det er stadig væk ikke gennemskueligt for mig, hvordan trafikselskaberne når frem til det beløb, men jeg hæfter mig naturligvis ved, at beløbet næsten svarer til en halvering i forhold til den tidligere udmelding på 500 mio. kr. Trafikstyrelsen har netop modtaget budgettal for 2009 fra trafikselskaberne. Erfaringerne med det tilsiger, at det er nødvendigt med en grundig kvalitetskontrol, så tallene er ikke klar til offentliggørelse endnu, men jeg kan godt løfte sløret for, at hverken hver femte eller hver tiende, set ud fra trafikselskabernes tal, står til at blive nedlagt. Antallet af køreplantimer er nemlig budgetteret til samlet set at være stort set uændret, idet trafikselskabernes tal pr. 1. november viser en beskeden stigning på 0,1 pct. fra budget for 2008 til budget for 2009. I nogle selskaber sker der en lille reduktion i antallet af køreplantimer, mens andre selskaber budgetterer med en lille stigning.

Kl. 13:39

Det er naturligvis tal, der løbende kan justeres i den ene eller den anden retning, men jeg synes ikke man kan sige, at de tal understøtter, hvad nogle har kaldt bustrafikkens dødsspiral. Jeg vil naturligvis sende en orientering om bustrafikken til Trafikudvalget, når tallene er kvalitetssikrede.

Om lidt vil velfærdsministeren redegøre for kommunernes og regionernes økonomiske rammer, så dem vil jeg ikke komme ind på.

Sluttelig vil jeg gerne understrege, at jeg er meget opmærksom på, at trafikken skal fungere, og jeg følger udviklingen i den kollektive trafik ganske nøje, herunder bustrafikken. I den kommende tid vil jeg tage en tur rundt og besøge alle trafikselskaber for at få et førstehåndsindtryk af situationen rundtomkring, herunder hvilke muligheder der er for at styrke bustrafikken.

Vi er i fuld gang med at kigge på, hvordan vi kan hjælpe trafikselskaberne med at klarlægge ansvarsfordelingen og optimere rammerne for bustrafikken inden for den gældende lovgivning. Og hvis der viser sig behov for at justere i de lovgivningsmæssige rammer som sådan, er jeg også klar til at se på det.

Men der er en masse ting, man kan gøre inden for den nugældende lovgivning. Jeg skal bare nævne Movias incitamentsaftale om linje 150 S, der på få måneder har fået 21 pct. flere passagerer. Den aftale indebærer, at Arriva årligt får en ekstraintægt på 3 kr. pr. påstiger ud over et på forhånd fastsat niveau i forsøgsperioden. Hver ekstra påstiger genererer i gennemsnit 10 kr. i indtægt. De sidste 7 kr. anvendes til at ind sætte flere afgang. Det gælder, både hvis det er operatørens indsats, der giver ekstra passagerer, og hvis der er andre tiltag, som realtidsinformation, bedre stoppesteder eller bedre fremkommelighed, der medvirker til at trække nye kunder til.

Jeg synes, at det er et meget spændende forsøg, som Movia har taget initiativ til, og jeg vil generelt opfordre trafikselskaberne til at lære af hinanden.

Der kan også være et betydeligt potentiale i at optimere planlægningen af bustrafikken. Transportministeriet sammen med Københavns og Frederiksberg Kommuner er i øjeblikket i gang med at kigge på, hvordan sammenspillet i den kollektive trafik i hovedstaden kan optimeres. Arbejdet er ikke afsluttet endnu, men alt tyder på, at en optimeret tilrettelæggelse af bustrafikken gør det muligt at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik, samtidig med at man reducerer omkostningerne.

Lov om trafikselskaber pålægger trafikselskaberne mindst hvert fjerde år at udarbejde en plan for serviceniveauet i bustrafikken. Selskabernes planer skal tage udgangspunkt i den statslige plan for togtrafikken. Tog og bus hæn-