

ger sammen og skal hænge sammen. Der er nok ikke tvivl om, at problemerne med forsinkelser og hastighedsnedsættelser i togtrafikken har påvirket hele den kollektive trafik og dermed også bustrafikken negativt. Her vil jeg gerne slå fast, at fra statslig side bestræber vi os på at sikre en høj regularitet i togtrafikken. Det er bl.a. sket ved at tilføje ekstra 4 mia. kr. til genopretning af skinnenettet, og regulariteten er blevet bedre. Det er afgørende, at vi satser på den kollektive trafik i de kommende år. Det er det både af trafikale og af klimamæssige grunde. Bustrafikken er en vigtig del af den satsning.

Kl. 13:42

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ministeren.

Inden jeg giver ordet til velfærdsministeren, vil jeg sige, at transportministeren – det er der måske nogen der har bemærket – gik noget ud over sin taletid, og at det var min vurdering, at det var vigtigt for Folketinget, at ministeren fik lejlighed til at aflevere hele sit indlæg.

Så er det velfærdsministeren.

Kl. 13:43

Velfærdsministeren (Karen Jespersen):

Som det blev sagt, er det kommunerne og regionerne, der har ansvaret for den lokale og regionale kollektive trafik. Eventuelle overvejelser om nedlæggelse eller ændringer af lokale og regionale busruter sker ud fra lokale prioriteringer. Det er regeringens opfattelse, at disse beslutninger skal træffes der, hvor man har størst kendskab til behovet i lokalområderne, og det er jo en del af det kommunale selvstyre.

Samlet set har kommunernes og regionernes udgifter til kollektiv trafik i 2008 ligget ca. 16 pct. højere end de tilsvarende kommunale og amtskommunale i 2001. Det svarer til en gennemsnitlig årlig realvækst på 2,1 pct. Udgiftsudviklingen viser, at kommunerne og regionerne har valgt at prioritere indsatsen for den kollektive trafik, og der har ikke i perioden været tale om nedskæringer, men realvækst på området.

Den kollektive bustrafik drives af regionale trafikskelskaber, som styres af kommuner og regioner i fællesskab. Trafikskelskaberne finansieres dels af passagerindtægter, dels af tilskud fra regioner og kommuner. Beslutning om omfanget af den kollektive trafik træffes således af kommuner og regioner i fællesskab i de regionale trafikskelskaber, og udgifterne hertil finansieres af de samlede kommuner og regioner. Der er således en direkte sammenhæng mellem beslutningskompetence og økonomisk ansvar.

I første halvdel af 2008 steg olieprisen relativt meget, og det fik på et tidspunkt trafikskelskaberne til at melde ud, at der ville mangle op til 500 mio. kr. for at kunne sikre det nuværende serviceniveau. Herefter er oliepriserne imidlertid faldet til under halvdelen af niveauet for juli 2008. Det er vanskeligt at forudse, hvordan olieprisen vil udvikle sig i det kommende år, men det vigtigt at fastholde, at det er kommunerne og regionerne, der er ansvarlige for bustrafikken, og at de ikke kan skyde ansvaret fra sig, selv om oliepriserne i en periode stiger.

For 2009 har regeringen og KL aftalt en samlet ramme for kommunernes serviceudgifter, og der er ikke inden for denne ramme blevet reserveret beløb til bestemte formål, så det er op til den enkelte kommunes prioritering, om rammen er tilstrækkelig stor til at klare udsving i oliepriserne. Mange steder i landet arbejder man dog alvorligt på at sikre et godt serviceniveau inden for bustrafikken. De svingende oliepriser udgør naturligvis en usikkerhedsfaktor i planlægningen, men der er ikke tvivl om, at kommunerne og regionerne har de økonomiske muligheder for at håndtere disse udsving.

For 2009 har regeringen og KL indgået en økonomiaftale, som indebærer en ramme for de samlede kommunale serviceudgifter og anlægsudgifter i 2009. Der er aftalt en ramme for serviceudgifterne på 219 mia. kr. og for anlægsudgifterne på 15 mia. kr. for kommunerne under et. I økonomiaftalen indgår naturligvis et skøn over den forventede pris- og lønudvikling i den kommunale sektor, herunder også udviklingen i oliepriserne. Statens bloktilskud til kommuner reguleres også hvert år med pris- og lønudviklingen. Eventuelle afvigelse mellem den forventede og den faktiske pris- og lønudvikling kan tages op i aftaleforhandlingerne for det følgende år.

Med henblik på at styrke kommunernes incitament til at budgettere inden for de aftalte rammer er der fra og med 2009 indført en ordning, som betyder, at en del af bloktilskuddet til kommunerne er gjort betinget af, at udgiftsrammerne bliver overholdt. Det foreløbige tal tyder på, at aftalen for 2009 er overholdt. Ordningen indebærer ikke restriktioner på kommunernes mulighed for at prioritere inden for de forskellige kommunale serviceområder.

Fra 2001 til 2008 har der altså været en realvækst i kommunerne og regioners udgifter til kollektiv trafik på 16 pct.; de svingende oliepriser udgør en usikkerhedsfaktor i planlægningen,