

get sparehalløj. Men vi kunne da godt sige, at kommunerne må tage de sager op, hvor de har nægtet at udbetale merudgiftsydelser, og se på, om man ikke skulle have lov til at få merudgiftsydelserne i dag – altså at kommunerne tager et initiativ over for de mennesker, der er kommet i klemme. Jeg kan ikke forstå, at det ikke kan lade sig gøre, for kommunerne er jo og har været i forbindelse med de mennesker.

Kl. 13:21

Første næstformand (Svend Auken):

Der er ikke flere, der har bedt om ordet, så forhandlingen er sluttet.

Der er stillet forslag om, at lovforslaget henvises til fornyet udvalgsbehandling, og hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

3) Forespørgsel nr. F 3:

Forespørgsel til transportministeren og velfærdsministeren:

Hvad vil regeringen gøre for at sikre, at der ikke gennemføres så store nedskæringer på busdriften, at det undergraver regeringens målsætning om at flytte transport fra individuel biltrafik til kollektiv transport, og for at sikre en langtidsholdbar planlægning og udvikling af bussernes placering i den kollektive trafik?

Af Per Clausen (EL), Line Barfod (EL), Johanne Schmidt-Nielsen (EL) og Frank Aaen (EL).
(Anmeldelse 21.10.2008. Fremme 24.10.2008).

Kl. 13:21

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg skal give ordet til hr. Per Clausen for at motivere forespørgslen.

Kl. 13:22

Begrundelse

(Ordfører for forespørgerne)

Per Clausen (EL):

Det er jo sådan i Folketinget i dag, at alle partier siger, at de er enige om, at det er vigtigt at prioritere den kollektive trafik, smukt formuleret af statsministeren i søndags på Venstres landsmø-

de: Vi skal have en moderne og effektiv kollektiv trafik.

I den sammenhæng er der måske en tilbøjelighed til, at vi fuldstændig glemmer, at en vigtig del af den kollektive trafik de sidste år systematisk er blevet forringet, samtidig med at det er blevet dyrere. Det drejer sig om busser, der måske ikke er lige så fascinerende at beskæftige sig med som højhastighedstog, men som til gengæld er livsnødvendige for mange mennesker i den daglige transport. Det drejer sig om mennesker, der skal på arbejde. Det drejer sig om at sikre, at der er et alternativ til bilkørsel i de store byer.

Det handler om uddannelsesinstitutioner i nogle af de lidt mere tyndtbefolkede områder, hvor det adskillige steder i Jylland er sådan, at situationen er meget truende. Det handler om at sikre, at der også er transport i landområder og til landsbyer, for at kunne være med til at sikre, at der er liv dér.

Forudsætningen for, at det kan lade sig gøre, er, at vi har en velfungerende busdrift som et element i den kollektive trafik i Danmark.

Der er jo ingen tvivl om, at regioner og kommuner bærer hovedansvaret for driften. Men der er heller ikke nogen, der er i tvivl om, at et flertal her i Folketinget – regeringen og Dansk Folkeparti – jo har tiltaget sig ganske store beføjelser, når det handler om at styre kommunernes og regionernes økonomi, og når man har tiltaget sig de beføjelser, følger der også et ansvar med. Det har der indtil nu ikke været megen vilje til at påtage sig. Men eftersom statsministeren jo nu har gjort op med den fodslæbende epoke, i hvert fald i Venstre, har jeg da en forventning om, at vi også på det her område nu vil få nogle klare bud fra regeringens side på, at man vil gå ind og påtage sig et medansvar for, at den kollektive trafik kommer til at fungere, også når det handler om bustransporten, og så er der brug for initiativer. Og hvad kunne være bedre end at få dem bragt frem i debatten i dag?

Kl. 13:24

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Vi starter med transportministeren.

Kl. 13:24

Besvarelse

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg vil gerne starte med at takke for den mulighed, som forespørgslen her giver mig, for at give

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, hvilken 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-

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-

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 operatørernes 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-

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 trafiksselskaber, som styres af kommuner og regioner i fællesskab. Trafiksselskaberne 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 trafiksselskaber, 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 trafiksselskaberne 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 afvigelser 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,

men kommunerne er økonomisk stærke nok til at håndtere denne usikkerhed. Den kollektive trafik er kommunernes og regionernes ansvar, og eventuelle ændringer i busdriften er således et spørgsmål, som må drøftes mellem de pågældende kommuner og regioner.

Kl. 13:47

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ministeren. Så er det ordføreren for forespørgerne, hr. Per Clausen.

Kl. 13:47

Forhandling

(Ordfører for forespørgerne)

Per Clausen (EL):

Jeg skal takke for begge ministres redegørelser. Begge ministre understregede jo, at man i regeringen lægger megen vægt på at sikre en kollektiv trafik af høj standard, og derefter lagde man meget vægt på at understrege, at når det kommer til busser, er ansvaret kommunernes og regionernes, og som følge heraf var der da heller ikke sådan konkrete bud på, at regeringen ville gøre noget for at afhjælpe den situation, som jo er den virkelige situation, vi står i, nemlig at det jo ikke kun er i medierne, at busruter bliver nedlagt, det er ikke kun i medierne, at busserne kører sjældnere, det sker også ude i den virkelige verden. Det er sådan set allerede sket i de senere år, og vi ved, at der er planer for det, hvad angår år 2009.

Det er til gengæld rigtigt, at kommunerne og regionerne har udvist stor energi, stor kreativitet og stor fantasi, når det handler om at reducere omfanget af forringelser i 2009. Det ændrer dog ikke noget ved, at hvis man tager Bornholms regionskommune, forsvinder 10 pct. af kørslen. Odense Kommune skærer dramatisk væk, og det gør Region Syddanmark også. Det er selvfølgelig særlig interessant at kunne konstatere, at det er en konservativ borgmester i Odense Kommune, som mener, at de økonomiske rammer er helt utilstrækkelige, og at den offentlige kollektive bustrafik trues af katastrofe. Og det er en regionsformand fra Venstre, som har det samme synspunkt, når det handler om, hvad der sker i Sønderjylland. Jeg har ikke noget imod at give udtryk for, at hvis man har været så dum at vælge en konservativ borgmester og en Venstre-mand som regionsformand, kan det godt gå galt. Men jeg synes bare, at det er bemærkelsesværdigt, at det måske er herfra, at kritikken lyder hårdest og tydeligst.

Det, vi også kan konstatere, er, at hvis man ser på udviklingen, som den ser ud for 2009, er der ganske mange steder, hvor man siger, at vi kan forvente meget voldsommere reduktioner i bustrafikken, når vi kommer frem til sommeren og fremover. Det, som jeg vil forsøge at sige med det, er, at jeg faktisk opfatter, at det, der sker, er udtryk for en generelt dårlig økonomi i bustrafikken, som jo også hænger sammen med, at kommunerne og regionerne har været nødt til at betale flere penge, selv om kvaliteten og omfanget af kørslen ikke er steget, samtidig med at kommunerne og regionerne står i en svær økonomisk situation.

Lad os ikke bruge så meget tid på at diskutere, hvor svær kommunernes økonomiske situation er, men bare konstatere, at den præcis er så svær, som regeringspartierne og Dansk Folkeparti ønsker den skal være. Det er derfor, jeg synes, at det måske er lidt kuriøst, at hver gang vi snakker om et politikområde, som ligger i kommunerne og regionerne, handler De Konservative, Venstres og Dansk Folkepartis ordføreres og ministres udtalelser altid om, at det er, fordi kommunerne prioriterer forkert. Det skal dog siges, at når det er biblioteker, vi snakker om, og det er kulturministeren, vi snakker med, har vi ikke indtryk af, at man synes, der skal flyttes penge fra biblioteker til busser, men i det her tilfælde kan det så være på den måde. Altså, pointen er efter min opfattelse, at man ikke kommer uden om, at kommunernes og regionernes økonomi er et statsligt anliggende, som staten blander sig i, og derfor kan man ikke bare, hver eneste gang der opstår et problem, sige, at det må være udtryk for en generel prioritering.

Jeg er selvfølgelig glad for, at transportministeren medgiver, at hvad angår den del af den kollektive trafik, som ligger på jernbaneskinner, og som slet ikke har fungeret de senere år, har regeringen et medansvar. Jeg er da enig i, at hvis togene begynder at køre lidt mere regelmæssigt, er det sikkert også til gavn for busdriften.

Ministeren sagde også, at han mente, at man kunne opnå resultater ved effektivisering af administrationen. Det skal jeg sådan set slet ikke afvise, det kan jo ikke udelukkes. Man må dog sige, at fra det samråd, hvor ministeren mente at kunne finde 200 mio. kr., og så til i dag er ministerens ambitioner blevet reduceret eller rettere sagt erstattet med, at nu kan der måske spares et eller andet.

Hovedpointen her er, at jeg synes, at vi her i Folketinget skulle påtage os et medansvar ved

både at gå ind i forhandlinger med regioner og kommuner om, hvordan man får den kollektive trafik til at fungere i fremtiden, får den til at hænge sammen, og ved at vi også anerkender, at vi har et økonomisk medansvar for, hvordan kommunernes og regionernes muligheder er. Det er så baggrunden for, at Socialdemokraterne, SF og Enhedslisten har udarbejdet et forslag til vedtagelse, der lyder sådan her:

Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget konstaterer,

- at en velfungerende busdrift er en vigtig forudsætning for, at anvendelsen af kollektiv trafik er et attraktivt tilbud,
- at de senere år har budt på dårligere dækning, højere priser og færre passagerer, og
- at situationen ser ud til at blive væsentligt dårligere i løbet af 2009-2010,

opfordrer Folketinget regeringen til

- at sikre et reelt kommunalt selvstyre ved at afsætte tilstrækkelige økonomiske rammer og give kommunerne større frihed i deres opgavevaretagelse og
- at tage initiativ til forhandlingerne med KL og Danske Regioner om, hvordan det sikres, at busdriften kan komme til at spille en positiv rolle i fremtidens satsning på den kollektive trafik, herunder busforsøg med bonusordninger som set i Helsingborg. Folketinget opfordrer til, at disse erfaringer inddrages i en fremadrettet forbedring af busdriften.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 10).

KL 13:53

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren for forespørgerne.

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse af Socialdemokratiet, SF og Enhedslisten.

»Idet Folketinget konstaterer,

- at en velfungerende busdrift er en vigtig forudsætning for, at anvendelsen af kollektiv trafik er et attraktivt tilbud,
- at de seneste år har budt på dårligere dækning, højere priser og færre passagerer, og
- at situationen ser ud til at blive væsentligt dårligere i løbet af 2009-2010

opfordrer Folketinget regeringen til

- at sikre et reelt kommunalt selvstyre ved at afsætte tilstrækkelige økonomiske rammer og give kommunerne større frihed i deres opgavevaretagelse og

- at tage initiativ til forhandlingerne med KL og Danske Regioner om, hvordan det sikres, at busdriften kan komme til at spille en positiv rolle i fremtidens satsning på den kollektive trafik, herunder busforsøg med bonusordninger som set i Helsingborg. Folketinget opfordrer til, at disse erfaringer inddrages i en fremadrettet forbedring af busdriften.« Jeg havde.

(Forslag til vedtagelse nr. V 10).

Forslaget til vedtagelse vil indgå i de videre forhandlinger.

Efter ordføreren for forespørgerne går vi over til den almindelige ordførerrække, og det er først hr. Kristian Pihl Lorentzen.

KL 13:54

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Venstre er ligesom alle andre partier meget fokuseret på at sikre en god kollektiv busbetjening – det gælder i byerne, og det gælder på landet. Vi skal have en god busservice med udgangspunkt i lokale beslutninger om transportbehovet. Derfor vil Venstre gerne have en debat og en dialog om en række nye initiativer, der kan bidrage til en bedre bustransport for de til rådighed værende midler, der findes hos kommuner og regioner. Også på dette område skal vi tage ved lære af de gode eksempler, der rent faktisk findes landet over, og som praktiseres hver dag.

For det første vil, og Venstre holde fast i den opgavefordeling, der er fastsat i loven. Opgaven med kollektiv busdrift og dermed det økonomiske ansvar ligger ubetinget hos kommuner og regioner. Det ville være udtryk for en opgaveglidning og en undergravning af det kommunale selvstyre, hvis staten går ind og overtager det økonomiske ansvar. I stedet henviser Venstre til de årlige forhandlinger om økonomiaftalerne imellem regeringen, KL og Danske Regioner.

For det andet mener Venstre, det er utrolig vigtigt, at vi får en belysning af økonomien i forbindelse med den kollektive busdrift. Der har floreret en hel del forskellige tal i debatten i de seneste uger. Der har været tale om, at der mangler 0,5 mia. kr., der har været tale om, at en busdød drager hærgende hen over landet, og jeg synes i det hele taget, at vi har haft en debat, der har været fokuseret for meget på myter frem for viden og fakta. Der har været lidt for meget »ulven kommer« over debatten, og jeg synes egentlig, det er pinligt, at vi har haft sådan en debat, der er baseret på forkerte tal. Derfor skal vi have

en belysning af økonomien, herunder udvikling i budget og regnskab for bevillingerne, fra kommuner og regioner. Der skal også kastes lys over udgifterne til administration inden for det her område; vi er overbevist om, at der findes et betydeligt potentiale for effektivisering.

Desuden skal der ses på den konkrete anvendelse af den kompensation, som Skatteministeriet har givet kommuner og regioner på grund af afgifterne på dieselolie. Hvordan er den kompensation blevet disponeret rundt omkring? Det er det interessant at få belyst.

Endelig vil vi også gerne have belyst konsekvenserne af det markante fald i brændstofpriserne, vi har set de seneste uger.

Venstre er opmærksom på, at der kan være behov for en mere fleksibel planlægningsmulighed, så trafikskaberne får mulighed for overførsel af midler fra år til år inden for en nærmere aftalt ramme mellem kommuner og regioner.

Det kunne f.eks. være 5 eller 10 pct. Derved kunne man forbedre mulighederne for at sikre en optimal drift inden for takstloftets rammer, selv om udgifterne til brændstof varierer fra år til år.

Vi foreslår også, at der kommer mere fokus på køreplanlægning, så man altid tager konsekvensen af transportbehovene i de nye kommuner, som jo har ændret sig, og vi sikrer en bedre sammenhæng med den fysiske udvikling og den fysiske planlægning, hvor der opstår nye boligområder, og hvor der opstår nye arbejdspladser, virksomheder. Det må afspejles i det lokale transportbehov.

Så foreslår vi, at man gør op med den nuværende kørsel. Vi ser mange store busser køre halvtomme eller heltomme rundt, nogle gange er der jo reelt kun én person i bussen; det er så heldigt, at det er den person, der sidder bag rattet, kan man sige. Men vi skal simpelt hen til at fokusere på, at vi har afpasset busstørrelserne efter passagergrundlaget. Det er der nemlig masser af miljø i, og det er der også masser af økonomi i, til gavn for hele området.

Så skal vi tage ved lære af svenskerne. Svenskerne har formået at få passagererne og penge til at fosse ind i busserne. De har de gjort ved at lave nogle nye, moderne kontrakter. Her sker der det, at når der kommer nye passagerer i busserne, deler man kagen med vognmændene, og det har givet fantastiske resultater. Her i Danmark har man allerede afprøvet det på to linjer i Movias område. Det har medført en passagerfremgang på 20 pct., og heraf går en stor del af

pengene til det regionale trafikskelskab, der så kan bruge dem til at styrke den kollektive trafik andre steder.

Så der er altså en række gode muligheder for at styrke den kollektive busdrift, uden at man griber til den lidt betonagtige metode at sige, at nu skal vi bare tilføre flere midler fra staten, som et standardsvar.

Lad os gribe mulighederne for nytænkning, lad os gribe mulighederne for at modernisere hele vores kollektive busdrift. Venstre indgår meget gerne i en positiv og konstruktiv dialog med regioner og kommuner om denne opgave.

På denne baggrund vil jeg gerne på vegne af Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget tager ministrenes redegørelser til efterretning.

Folketinget lægger vægt på, at det er kommunerne og regionerne, der har ansvaret for beslutninger om service – og dermed finansiering – af bustrafikken. Folketinget forventer, at kommunerne og regionerne lever op til dette ansvar.

Folketinget tager til efterretning, at kommunernes og regionernes udgifter til bustrafik finansieres af bloktilskud og kommunale skatteindtægter, samt at oliepriserne siden juli 2008 er mere end halveret, hvilket påvirker trafikskabernes kontraktbetaling i gunstig retning.

Folketinget opfordrer til, at der bygges videre på erfaringerne fra Sverige og fra forsøg i Danmark, hvor passagertallet er steget markant som følge af bl.a. udbetaling af bonus til busoperatørerne efter passagertal og passagertilfredshed.

Folketinget hilser det velkomment, at regeringen i den kommende investeringsplan vil investere massivt i den kollektive trafik. Folketinget opfordrer regeringen til at have fokus på sammenhængen i den kollektive trafik og mellem transportformerne i forbindelse med investeringsplanen.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 11).

Kl. 14:00

Første næstformand (Svend Auken):

Vi beder ordføreren om at blive stående.

Der er nu af Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance fremsat følgende forslag til vedtagelse:

»Folketinget tager ministrenes redegørelser til efterretning.

Folketinget lægger vægt på, at det er kommunerne og regionerne, der har ansvaret for beslutninger om service – og dermed finansiering – af busstrafikken. Folketinget forventer, at kommunerne og regionerne lever op til dette ansvar.

Folketinget tager til efterretning, at kommunernes og regionernes udgifter til busstrafik finansieres af bloktilskud og kommunale skatteindtægter, samt at oliepriserne siden juli 2008 er mere end halveret, hvilket påvirker trafikelskabernes kontraktbetaling i gunstig retning.

Folketinget opfordrer til, at der bygges videre på erfaringerne fra Sverige og fra forsøg i Danmark, hvor passagertallet er steget markant som følge af bl.a. udbetaling af bonus til busoperatørerne efter passagertal og passagertilfredshed.

Folketinget hilser det velkomment, at regeringen i den kommende investeringsplan vil investere massivt i den kollektive trafik. Folketinget opfordrer regeringen til at have fokus på sammenhængen i den kollektive trafik og mellem transportformerne i forbindelse med investeringsplanen.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 11).

Også dette forslag vil indgå i de videre forhandlinger.

Jeg skal nu læse en længere liste op af folketingsmedlemmer, der har ønsket korte bemærkninger til ordføreren. Det gør jeg, for hvis nogen er blevet overset, har man mulighed for at melde sig. Hr. Jesper Petersen, fru Pia Olsen Dyhr, hr. Rasmus Prehn, fru Annette Lilja Vilhelmsen, hr. Magnus Heunicke, fru Karina Lorentzen og hr. Per Clausen.

Er der nogen, jeg har overset? Ja, det var godt. (Markering fra salen). Jeg havde nær sagt: Er der nogen, der ikke ønsker ordet til ordføreren? Men medlemmer med korte bemærkninger vil i hvert fald blive opført på vores liste, og vi håber, at ordføreren vil tage imod alle disse korte bemærkninger. Den første er fra hr. Jesper Petersen, værsgo.

Kl. 14:02

Jesper Petersen (SF):

Tak for det, og tak for talen både fra ministeren og nu ordføreren for Venstre. Jeg synes, at der fra regeringens side bliver talt pænt om busdriften, men det er ikke så kønt at se det spil sorter, der foregår, hvor man forsøger at negligere de problemer, der er, og hvor der flyttes rundt

på aben i stedet for at se på de reelle løsninger, der skal til.

Jeg kommer fra Syddjylland. Vi har en Venstreregionsformand, og 23 ud af 60 ruter står til at skulle lukkes. Grindsted Gymnasium er simpelt hen lukningstruet, for livsnerven ser ud til at skulle forsvinde, fordi der skal nedlægges alle de her busruter. Regionen har faktisk sat 15 mio. kr. mere af i år til bustransport, men mangler 12 mio. kr. mere, for at regnskabet hænger sammen. Pengene passer bare ikke, og hvis de skal bruges her, må de tages fra sygehuse eller i kommunerne fra anden velfærdsservice, som jeg er sikker på at hr. Kristian Pihl Lorentzen heller ikke bryder sig om at få revet i næsen her i Folketinget.

Så vil Venstre virkelig se på, at de her nedlæggelser sker, ikke komme en regionsformand til undsætning og bare lade busdriften fortsætte med at forfalde, som det sker nu?

Kl. 14:03

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 14:03

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Lad mig starte med at slå fast, at vi ligesom SF'er meget optaget af målet om en god busservice rundt omkring i landet. Men vi holder altså fast i, at det er en lokalt forankret opgave.

Vi er godt klar over, at økonomien trykker rundt omkring i landet, nogle steder mere end andre steder. Men omvendt har vi også anvist nogle metoder til, hvordan man kan få en bedre busservice for de midler, der er til rådighed, og man skal altså i gang med nytænkning, eksempelvis med den metode, jeg fremlagde. Mange steder kører man rundt i det åbne land med meget store busser med meget lave passagertal, nogle gange næsten uden passagerer, og her tror jeg, man skal have modet til at omprioritere midlerne, så bussernes størrelse afpasses efter passagertallene. Nogle steder skal der måske ikke engang være busser, men teletaxaer, som man har så gode erfaringer med rundt omkring.

Så summa summarum: Svaret er ikke, at vi ekstraordinært åbner statskassen og giver en tillægsbevilling i utide. Vi må henvise til de årlige forhandlinger mellem regionerne, Kommunernes Landsforening og regeringen. Her er man jo meget velkommen til at prioritere det her som et af sine indsatsområder. Det er jo det, der ligger i det kommunale selvstyre, og det er det, der ligger i, at opgaven er forankret i kommuner og re-

gioner. Det er det system, vi har i dag, og som også gjaldt under den tidligere regering.

Kl. 14:05

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Jesper Petersen.

Kl. 14:05

Jesper Petersen (SF):

Understregningen af, at det er en kommunal opgave og en regional opgave at sikre busdriften, hører vi nu igen fra hr. Kristian Pihl Lorentzen, og så må jeg jo hilse ordførerens partifælle Carl Holst og sige, at han simpelt hen ikke har gjort det godt nok; at de penge, han har fået, er rigeligt til at sikre en ordentlig busdrift, og når han står over for at skulle lukke 23 ud af 60 busruter, er det, fordi han ikke kan finde ud af at få kassen til at stemme ordentligt. Det er ikke, fordi han bliver klemmt af regeringen, han skal bare sørge for, at regnskabet passer.

Jeg synes, det er utroligt, dels at det eneste, man kan lave, er at skælde en partifælle ud, dels at vi efter 7 år med økonomisk fremgang her i samfundet, så det brager, alligevel skal stå i den situation, vi har nu, hvor noget så elementært som en ordentlig kollektiv trafik til vores udkantssområder ikke kan sikres. Jeg er enig i, at vi skal sikre mulighed for investering i og udvikling af busdriften, f.eks. med mindre busser; det synes jeg er en fremragende idé. Men pengene til de investeringer, til at anskaffe de nye busser og udføre de forsøg, hvor man finder frem til, hvor det skal gøres, skal jo være der, og der skal også være penge til overhovedet at opretholde ruterne, så der er en ordentlig busdrift. Men Venstre holder fast i, at der ikke skal gives flere penge, er det rigtigt forstået?

Kl. 14:06

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:06

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg er da rørt over SF's omsorg for min gode partifælle Carl Holst, med hvem jeg i øvrigt har et fantastisk godt samarbejde og en god dialog. Men der er én ting, SF ser helt bort fra, og det er den redegørelse, vi lige fik fra transportministeren, hvor han dokumenterede, at de tal, der har floreret i debatten – bl.a. at der mangler 500 mio. kr. – jo er helt forkerte. Det har vist sig at være et beløb på omkring det halve, og derudover er brændstofpriserne på det seneste styrtdykket med deraf følgende virkning på de regionale budgetter.

Derfor er vi nødt til at tage udgangspunkt i, hvad det egentlig er for en økonomi, vi taler om. Der fyger alt for mange tal og myter rundt, og jeg synes, der har været for mange ulven kommer-historier i pressen. Lad os nu se, hvad problemet reelt er, og så er regionerne jo meget velkomne til at tage sagen op med velfærdsministeren og finansministeren, næste gang man går til de kommunale forhandlinger.

Kl. 14:07

Første næstformand (Svend Auken):

Fru Pia Olsen Dyhr for en kort bemærkning.

Kl. 14:07

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg har jo noteret mig, at ordføreren i modsætning til mig er jyde, mens jeg er københavner. Det skal nu ikke lægges ordføreren til last, men det får mig alligevel til at tænke på en lille ting.

Vi ved, når vi skal have investeringsforhandlingerne, at de store investeringer kommer til at ligge i pendlerområderne, dvs. højst sandsynligt omkring Storkøbenhavn, Odense og Århus og måske mellem de byer. Det bliver rigtig mange penge, vi snakker om store milliardbeløb, måske i størrelsen 20, 30, 40, 50 mia. kr. Det er store tal.

Når vi så snakker om busserne, snakker vi om en transportform, der går ud til de steder, hvor der ikke er tog. Det er f.eks. i min egen valgkreds fra Uvelse til Hillerød, her kører bus, så man kan komme til Hillerød og tage toget, så hvis man vil bruge den kollektive trafik, er man afhængig af bussen. Set i det perspektiv og i lyset af de mange milliarder, der bliver sat af til banerne, er Venstre alligevel ikke interesseret i at bruge de måske knap 300 mio. kr. til trafikken ude i landområderne, hvor ordføreren faktisk selv kommer fra. Det synes jeg er en skævvridning af Danmark, jeg som københavner normalt ikke behøver være den der skal råbe højt op om, og jeg vil gerne spørge ordføreren, hvordan han har det med den skævvridning.

Kl. 14:08

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:08

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Det var jo nogle gode, lange spørgsmål, der blev stillet, og tak for det.

Det er rigtigt, at i den investeringsplan, vi står over for at skulle lave, vil der blive investeret massivt i den kollektive trafik, og det er jo specielt i de tætbefolkede områder, vi får smæk for skillingen ved at gøre det. Det er her, vi virkelig kan bekæmpe trængsel og få en miljøeffekt. Men

det betyder jo ikke, at der ikke skal være kollektiv trafik i resten af landet. Det er, som om SF ser helt bort fra, at jeg netop har slået fast, at vi skal have en god busbetjening på land og i by.

Men det er ved præmisserne, vandene deler sig. SF siger, at når skoen trykker, jamen så skal vi åbne statskassen ekstraordinært og måske endda bruge nogle af de samme penge, som vi gerne vil bruge til at styrke den kollektive trafik med de steder, hvor staten har et ansvar, og hvor jeg har forstået, at SF også gerne vil ind og påvirke investeringsplanen.

Selvfølgelig skal der være en god busbetjening. Det skal være sådan, at skoleleverne kan komme i skole, og ungdomsuddannelserne skal også tilgodeses. Men det er en lokal beslutning, det er jo her, regionsrådene og kommunalbestyrelserne træder i karakter og får defineret det lokale transportbehov inden for de økonomiske rammer, man i øvrigt har forhandlet sig til med regeringen. Der er forskellige muligheder for at kræse for den kollektive trafik. Man kan tage det op som et tema punkt ved de kommende økonomiforhandlinger, og man kan følge nogle af de råd, vi har anvist for, hvordan man kan få flere passagerer i busserne. Det har man gode erfaringer med i Sverige.

Kl. 14:10

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg vil lige gøre opmærksom på, at når jeg siger ja, betyder det ikke, at man fortsætter talen, så betyder det faktisk, at man bringer den til ophør. Fru Pia Olsen Dyhr for en kort bemærkning.

Kl. 14:10

Pia Olsen Dyhr (SF):

Hvis vi kigger rundtomkring i landet, vil vi se, at samtlige kommuner sætter yderligere midler af på deres budgetter. Der er faktisk ikke nogen kommuner, der lægger sig ned og siger, de ikke vil bruge flere penge. Det er dem alle sammen, der har sat flere penge af, det er alle regionerne, der har sat flere penge af. Alligevel har de ikke nok penge, og det skyldes jo bl.a. regeringens serviceudgiftsramme, som gør det umuligt for dem. Hvis de vælger at sætte flere penge af, bliver de jo bonet med bøder efterfølgende, og hvem har lyst til at sætte ½ mio. kr. ekstra af til bustrafikken for bagefter at få ½ mio. kr. i bøde af Trafikministeriet – det bliver så ikke Trafikministeriet, det bliver Finansministeriet. Det er en dobbelt udgift. Jeg synes, det er helt uholdbart at sige, at det kun er kommuners og regioners ansvar. Det er simpelt hen ansvarsforflygtigelse i den grad, synes jeg.

Så vil jeg gerne stille ordføreren et spørgsmål. Når vi nu skal i gang med at prioritere, synes ordføreren så, at vi skal prioritere 5-10 mia. kr. på en motorvej langs Hærvejen, eller vil ordføreren hellere prioritere 300 mio. kr. på den lokale bustrafik?

Kl. 14:11

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 14:11

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Det er lange spørgsmål, jeg skal forsøge mig med korte svar. Jeg hilser det meget velkommen, at kommuner og regioner faktisk har sat flere penge af på budgetterne for næste år, og nu glæder jeg mig til, når man får beregnet konsekvenserne af det dramatiske fald i brændstofpriserne, at se, hvad vi rent faktisk får af forbedret busservice for de penge. Så det må vi hilse velkommen og kippe med flaget over for de lokalt valgte.

Med hensyn til overordnede prioriteringer er det vist noget af en sammenblanding af pærer og bananer, når man begynder at sammenligne langsigtede trafikale investeringer med busservice, som skal fungere fra dag til dag. Det her er en driftsopgave, hvor Folketinget efter ønske fra kommuner og regioner, hvor det er forankret, med bredt flertal har besluttet det. Vi har haft en situation, hvor man har været under indflydelse af meget høje brændstofpriser, og derfor er man blevet nervøs, og så er der kommet en masse historier om det her.

Men som jeg siger, er der meget »ulven kommer« i de historier, for økonomien er ikke nær så stram, som man har malet et billede af, og det har ministeren lige dokumenteret med sine tal, og det skal vi glæde os over.

Kl. 14:12

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Rasmus Prehn for en kort bemærkning.

Kl. 14:12

Rasmus Prehn (S):

Venstres ordfører taler meget smukt om det kommunale selvstyre og har meget travlt med at sige, at staten ikke skal komme og blande sig. Så siger ordføreren også, at staten ikke skal komme med ekstraordinære tilskud. Men her er der jo tale om, at regeringen langsomt, men sikkert har udhulet den økonomi, som de regionale trafik-selskaber har til kollektiv trafik. Kan ordføreren ikke bekræfte, at man fra 2004 og frem har fjernet 300 mio. kr. i taksttilskud til den kollektive trafik hvert eneste år, sådan at det, hvis vi regner

2009 med, bliver 1,8 mia. kr., man har fjernet i taksttilskud? Så det er jo altså ikke et spørgsmål om, at kommunerne skal have flere penge, det er et spørgsmål om, at de skal have det niveau, som de har haft hidtil. Det er jo det, der er årsagen til, at billetpriserne er steget mere end den almindelige prisudvikling, og at man er nødt til at nedlægge ruter flere forskellige steder. Det er, fordi man har trukket det økonomiske tæppe væk under de regionale trafikelskaber. Kan ordføreren bekræfte det?

Kl. 14:13

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 14:13

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg kan ikke bekræfte, at der er fjernet flere hundrede millioner kroner fra de kommunale budgetter på det her område, dels fordi jeg ikke har dyb indsigt i tallene, må jeg ærligt tilstå, dels fordi jeg tror, det er noget af en tilsnigelse, der kommer her. Men det kan ministeren formentlig svare bedre på, end jeg kan.

Det, jeg kan notere mig, er, at Socialdemokraterne har været fremme med en række forslag i den her debat – nogle forslag, som koster rigtig mange penge. Det gælder bl.a. forslaget om, at hver gang der kommer en ny passager ind, skulle det udløse 5 kr. ekstra i bonus fra staten til det regionale trafikelskab. Det er et forslag, der koster næsten 300 mio. kr. at realisere, og de penge har jeg ikke set nogen steder på Socialdemokraternes finanslovsforslag.

Kl. 14:14

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Rasmus Prehn for en kort bemærkning.

Kl. 14:14

Rasmus Prehn (S):

Ordføreren giver jo selv udtryk for, at ordføreren ikke har den store indsigt i tallene. Man må sige, at det er helt tydeligt, og de her ting er jo selvfølgelig finansieret i det socialdemokratiske finanslovsforslag.

Sagen er den, at det jo er rystende at høre ordføreren stå her og sige, at han ikke har dyb indsigt i tallene, når der er tale om, at man langsomt, men sikkert fra regeringens side har flyttet penge fra den kollektive trafik. Der er tale om et taksttilskud, der skal gøre, at billetpriserne bliver holdt nede. Det har man fjernet fra de regionale trafikelskaber og lagt over i statskassen, så de vilkår, der har været for at drive kollektiv trafik, er blevet ringere og ringere. Og så har vi en ordfører, der, samtidig med at han helt åbenlyst

ikke har indsigt i tallene, står her og begynder at skyde skylden på kommunerne og beskyldte dem for at komme med myter og usandheder.

Ordføreren går på talerstolen uden at have forberedt sig, uden at have læst på tallene, selv om der rent faktisk findes Venstreborgmestre, der giver udtryk for, at man ikke har en jordisk chance for at få enderne til at nå sammen. Der er altså Venstrekollegaer, der har gjort opmærksom på det her og har sagt, at det ikke hænger sammen. Alligevel finder ordføreren anledning til at gå på talerstolen uden at have læst på tallene. Det synes jeg er skammeligt.

Kl. 14:15

Første næstformand (Svend Auken):

Ja tak! Ordføreren.

Kl. 14:15

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Nu synes jeg lige, at hr. Rasmus Prehn skulle skrue sig lidt ned igen, inden han kravler alt for højt op i træet. Altså, jeg har ikke været inde og granske budgetterne for 2004 og fremefter minutst, men jeg ved, at der i alle de år har været forhandlinger mellem KL og regeringen om den kommunale økonomi, hvor det her også har været et tema. Så hvis der er fjernet nogle penge der, er det altså sket efter aftale mellem kommunerne og staten, og det er helt fint.

Jeg skyder ikke på nogen kommuner, det har jeg ikke gjort på noget som helst tidspunkt i den her debat. Jeg skyder bl.a. på de socialdemokratiske folketingsmedlemmer, som har fyldt landets aviser med historier om, at der hærger en busdød i Danmark. Det er et faktum, at det har stået i aviserne, og det er altså baseret på forkerte tal, hvilket transportministeren lige har dokumenteret.

Kl. 14:16

Første næstformand (Svend Auken):

Fru Annette Lilja Vilhelmsen.

Kl. 14:16

Annette Lilja Vilhelmsen (SF):

Tak, fordi jeg også lige må få ordet. Til hr. Kristian Pihl Lorentzen vil jeg sige, at hvis vi siger, ulven kommer, er der da i det mindste noget, der kommer, når busserne ikke kommer.

På Fyn oplever vi, at mange kommuner har ganske små busbudgetter, for så store kommuner har vi altså heller ikke på Fyn. Vi ønsker selvfølgelig stadig væk, at vores unge kan komme til deres uddannelsessted og folk kan komme på arbejde. Vi står med prisstigninger på mellem 30 og 50 pct., og det er fakta.

På Fyn er vi også ramt af det her udgiftsloft, som er over kommunerne, og som betyder, at vi f.eks. i Kerteminde Kommune har måttet hæve priserne på SFO for at få kommunekassen til at passe, og i Svendborg Kommune har man været nødt til at lade prisen på busbilletter stige med 50 pct., ikke for at få en større drift eller en større service, men bare for at holde et niveau.

Så fra den fynske side har vi i hvert fald brug for at vide bare som udgangspunkt, om Venstre vil anerkende, at de prisstigninger, der er, og service loftet reelt rammer de små kommuner, og at det kan blive nødvendigt at gribe ind, hvis ikke billedet ændrer sig frem mod 2010. 277 mio. kr. er jo trods alt også en slags penge, så vi vil egentlig bare bede om en anerkendelse af problemet og en vilje til at gå ind i en dialog om problematikken.

Kl. 14:17

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 14:17

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Vi anerkender skam, at økonomien er stram mange steder. Det har jeg sagt flere gange. Og vi er også med på, at vi skal have en belysning af økonomien, for det nytter ikke noget, at vi baserer vores debat på forkerte tal. Der er faktisk meget store udsving i de tal, som det er føjet rundt med i luften. Lad os nu få de reelle tal på bordet som grundlag for, at kommunerne kan tage sagen op til forhandling med regeringen i de kommende kommuneforhandlinger. Det er jo det system, vi har. Det er jo på den måde, vi definerer rammerne for den kommunale service. Lad os få det rigtige tal på bordet først.

Jeg er godt klar over, at der på Fyn har været en særlig stram situation, og det er så af nogle andre grunde, har jeg forstået, vedrørende køreplanlægning og udførelse af det i praksis, og hvordan det hænger sammen. Der har været en række problemer på Fyn, som jeg anerkender og beklager har været der. Men lad os nu se fremad til næste år og få belyst de rigtige tal som udgangspunkt for en politisk debat om det her.

Kl. 14:18

Første næstformand (Svend Auken):
Fru Annette Lilja Vilhelmsen.

Kl. 14:18

Annette Lilja Vilhelmsen (SF):

Jeg forstår også, at ordføreren anerkender, at der ikke bliver arbejdet på at få et modsætningsforhold mellem regeringen og KL, altså at man ikke ønsker et modsætningsforhold mellem kommu-

nerne og regeringen i det her, men at man bl.a. ønsker at have en fælles, god, driftssikker kollektiv trafik; så unge mennesker kan komme til deres uddannelsessted og man kan passe sit arbejde, også i udkantsområderne. Så vi håber, at det ikke er ulven, der kommer, men busserne, der kommer. Og jeg forventer, at ordføreren arbejder fremadrettet på at få en god dialog med kommunerne.

Kl. 14:19

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 14:19

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det konstruktive spørgsmål, vil jeg sige. Vi er helt enige om målet: Vi skal sikre en god service. Vi ved, hvor opgaven ligger, og hvor det lokale politiske ansvar for at definere kørselsbehovet er. Hvis der skulle være en ubalance i økonomien, er det, jeg siger, at man så må tage det op i forhandlingerne. Jeg er sikker på, at Kommunernes Landsforening vil tage det op på deres prioriteringsliste, hvis der er et problem.

Jeg forhandler ikke på regeringens vegne, men det første er, at man får afdækket problemet med reelle tal, og så kan man tage det op. I øvrigt vil jeg igen opfordre til, at man benytter sig af de gode erfaringer, man har i Sverige, hvor man ved hjælp af nytænkning faktisk har formået at få passagererne til at strømme til og har fået en langt bedre økonomi i hele bussektoren. Det synes jeg vi skal tage ved lære af, og det indgår jeg meget gerne i en dialog om.

Kl. 14:20

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Magnus Heunicke for en kort bemærkning.

Kl. 14:20

Magnus Heunicke (S):

Tak. Nu var der tidligere en debat mellem Venstres ordfører og hr. Rasmus Prehn om, hvorvidt det nu er rigtigt, at regeringen har skåret takstnedsættelsesstilskuddet på de der ca. 300 mio. kr. om året væk. Og det er da helt rystende; jeg er da også overrasket over, at man i det selvudråbte nye danske klimaparti nr. 1, Venstre, åbenbart ikke er klar over, at man altså målrettet har fjernet 300 mio. kr., som man tidligere, siden 1997, har givet i taksttilskud til de regionale trafikelskaber. Det har man fjernet, altså et beløb, der er en samlet besparelse på 1,8 mia. kr.

Det er jo derfor, vi har problemet, det er derfor, vi får breve fra Venstrefolk i hele Danmark. Jeg står her med et læserbrev fra hr. Jens Stenbæk, formand for KL's Teknik- og Miljøudvalg,

Venstres chef på busområdet, kan man sige, inden for det kommunale Danmark, og han siger: Vi står over for en udvikling, der kun kan vendes, hvis staten tager et medansvar. Han siger endda: Nu er det på høje tid, at regeringens ord erstattes af reel handling.

Hvad er svaret til Venstres egen busformand ude i de danske kommuner?

Kl. 14:21

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 14:21

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Svaret er jo det, jeg har givet flere gange, nemlig at man afdækker problemets omfang, finder de rigtige tal, og så går man til forhandlinger med regeringen om de her ting som en prioritet.

Jeg kan bare sige, at det, der er sket siden 2004, er aftalt år for år – der er rammerne for kommunernes økonomi blevet aftalt, herunder også det her. Så det er ikke noget med, at regeringen måltrettet har fjernet noget som helst. Det er et led i den aftale, der er om kommunernes økonomi. Og opgaven ligger ude ved kommunerne; vi har et kommunalt selvstyre, og det kommunale selvstyre fungerer sådan, at man tager det op i de årlige økonomiforhandlinger.

Så vi er jo totalt enige om målet. Vi ønsker alle sammen en god busservice, vi skal bare have skabt rammerne på den rigtige måde og ikke den måde, som Socialdemokraterne er faret frem med, at nu finder vi ekstraordinært – alarm, alarm – en hel masse penge i statskassen, som vi i øvrigt har hårdt brug for til andre ting.

Kl. 14:22

Første næstformand (Svend Auken):
Hr. Magnus Heunicke.

Kl. 14:22

Magnus Heunicke (S):

Jeg vedkender mig gerne – lad mig komme med den indrømmelse herfra – at det godt kan være, at det ikke er måltrettet. Lad os bare sige, at det ikke er måltrettet, at regeringen har skåret ned år for år og altså har fjernet i alt 1,8 mia. kr. fra busserne. Lad os bare sige, at det ikke er måltrettet, og at der ikke er nogen stor idé med det. Men lad mig så bare tillade mig at efterlyse en stor idé, for vi har brug for en stor idé i forbindelse med den kollektive trafik.

Sagen er jo den, at når Venstres ordfører refererer til og henviser til, at regionerne og kommunerne skal tage det med til forhandlingerne med finansministeren, vil jeg sige, at det jo også blev gjort i de sidste forhandlinger. Vi ved jo og har

læst i pressen og set både ministre og regioner fortælle om, at de har prøvet at bære det med til de forhandlinger, men de fik en kold skulder.

Nu siger ordføreren, at man skal tage det med som en høj prioritet, men hvad er det så, Danske Regioner skal prioritere væk? Er det kræftbehandling? Er det akut lægehjælp? Er det skadestuer? Hvad er det, man skal prioritere væk i Danske Regioner, siden ordføreren åbenbart mener, at man kan komme længere, hvis man prioriterer busserne?

Kl. 14:23

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 14:23

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg synes, at vi lige skal have is i maven og så få beregnet de rigtige tal. Vi har lige hørt, at der næsten er sket en halvering af det problem, der blev udbasuneret i pressen. Derudover er der så sket et dramatisk fald i brændstofudgifterne, og det er selvfølgelig også til gavn for den kollektive trafik. Så lad os nu lige få de rigtige tal på bordet, inden man begynder at hyle op om, at vi skal skære ned på sygehuse og alt muligt andet.

Det er tydeligt, at oppositionen er helt opstemt i dag og synes: Her har vi virkelig en sag, nu har vi noget på den onde regering.

Nej, man har ikke, for vi vil også gerne have en god kollektiv bustrafik landet over, og vi vil gerne være med i en fremadrettet dialog om, hvordan vi sikrer en bedre busservice for de rådige midler. Og der er masser af forslag til det. Venstre har lavet en 10-punkts-plan, som jeg glæder mig til at invitere de andre partier til en snak om. Så der er masser af muligheder i det her – og ikke den her dramatiske situation, at regeringen skærer ned osv.

Kl. 14:24

Første næstformand (Svend Auken):
Fru Karina Lorentzen.

Kl. 14:24

Karina Lorentzen (SF):

Jeg synes, det er fint, at man har en masse tanker om, at man kan modernisere og kigge ud til andre lande. Det synes jeg bestemt man skal gøre.

Men nu kommer jeg fra en region, Sydjylland, hvor 23 ud af 60 ruter står til nedlæggelse eller omlægning. Det synes jeg er voldsomt, det er en tredjedel af bustrafikken i min region. Jeg synes, det er fint, at vi skal nytænke og alle de her ting, men jeg synes også, vi er nødt til at gøre noget i mellemtiden. Jeg vil bare høre, om Venstres ordfører ikke synes, at det vil være på sin plads, at

vi, mens vi nytænker, mens vi moderniserer og udvikler, sørger for at passe på de busruter, der er, og som rent faktisk har en stor betydning for folks liv ude i landdistrikterne.

Kl. 14:24

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 14:24

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg synes, de forskellige spørgere bliver ved med at se bort fra det faktum, at de tal og forudsigelser af rutenedlæggelser er baseret på en situation, hvor brændstofprisen var rekordhøj. Nu er den faldet dramatisk. Vi bliver ved med at tale om gammel strøm; lad os nu få de rigtige tal på bordet, lad os få de rigtige budgetter på bordet. Ministeren har lige fortalt os, at der faktisk sker en stigning i budgetterne næste år, og at den der tale om, at hver tiende eller hver femte eller hver tredje busrute landet over skulle nedlægges, er fuldstændig hen i vejret.

Lad os nu lige nøjtrnet få analyseret situationen og så se fremadrettet på det sammen med regioner og kommuner. Hvordan kan vi få mere ud af de penge, der rent faktisk er til rådighed? For der er rigtig mange penge til rådighed. Kan vi f.eks. finde noget på administrationssiden? Der er meget store variationer i udgiften til administration rundt omkring. Nogle af de penge kunne man måske bruge bedre på at køre med busser.

Kl. 14:25

Første næstformand (Svend Auken):
Fru Karina Lorentzen. Kort bemærkning.

Kl. 14:25

Karina Lorentzen (SF):

Jamen det er fint med en masse forklaringer. De tal, som vi har, er altså tal, som Sydtrafik har givet os i går på mail. De er altså spritnye.

Jeg står her med et brev fra personer, som bliver berørt af, at busrute 207 bliver nedlagt. Det, de siger, er: Kan vores børn og unge ikke mere komme i skole, gymnasium, teknisk skole, handelsskole i Vejle og Kolding? Byens pensionister har ikke mulighed for at forlade lokalområdet. Det er umuligt at komme på bl.a. offentlige kontorer. En del af byens aktive arbejdskraft kan ikke mere komme på arbejde.

Det her vil betyde en reel affolkning af landdistrikterne. Det vil også betyde, at flere måske anskaffer sig en tredje bil, og vi ved jo, at hver gang der kommer flere biler på vejene, så bliver de også brugt mere, og det kollektive kommer aldrig mere i brug.

Jeg synes ikke, at Venstres ordfører tager problemstillingen alvorligt. Det her berører menneskers hverdag dybt.

Kl. 14:26

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 14:26

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jo, jeg tager skam problemstillingen alvorligt. Det tror jeg også er fremgået med stor tydelighed. Men spørgsmålet er jo, hvor det er, vi skal løse opgaven. Jeg synes ikke, at vi skal sidde her i Folketinget og begynde at blande os i en opgave, som efter eget ønske ligger hos regioner og kommuner.

Det er da rigtigt, at økonomien strammer til. Næste år ser det ud til, at det ikke bliver nær så stramt, fordi brændstofprisen er faldet. Så kan det være, at det om et par år igen strammer til, men det er jo netop derfor, at vi har et system, hvor der er mulighed for at aftale de økonomiske rammer med regeringen i de årlige forhandlinger. Det er jo der, man må tage sådan nogle sager op, hvis man føler, der er en varig ubalance.

Så jeg synes simpelt hen, at det her er katten om den varme grød. Man bliver ved med at kredse om et problem, som virkelig blev udbasuneret, dengang brændstofpriserne var meget høje. Og så er der nogle steder, hvor man har bebudet lukning af ruter, f.eks. i Region Syddanmark. Jeg kan fortælle, at det i min egen region, Region Midtjylland, også var på tapetet at lukke en masse ruter. Det har man taget af bordet igen, nu ser man lige tiden an i løbet af 2009 og er i fuld gang med at afprøve nogle nye metoder til, hvordan man får økonomien til at hænge bedre sammen.

Så jeg synes, vi skal have lidt is i maven i den her sag. Det er jo rigtig nok, at vi har et fælles ansvar, men opgaven ligger altså forankret hos regioner og kommuner, og der ligger den bedst.

Kl. 14:28

Første næstformand (Svend Auken):
Ja. Hr. Thomas Horn.

Kl. 14:28

Thomas Horn (S):

Venstres ordfører efterspørger viden og fakta. Jeg vil nu gå skridtet videre og også at blande lidt virkelighed ind i det. I 2002 kostede et alle-zoner-klippekort i hovedstadsområdet 210 kr. Siden er der kommet færre ruter, og der er kommet færre afgang, man kan altså sige dårligere service, og i dag koster de samme ti klip 390 kr.

Det vil sige, at man altså kunne komme af sted for 21 kr. på en rute, hvilket i dag koster 39 kr. Jeg kunne godt tænke mig at høre Venstres ordførers forklaring på denne udvikling.

Kl. 14:28

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 14:28

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg har ikke nogen stående forklaring på det. Jeg kan bare sige, at vi jo har vedtaget et takstloft her i forligskredsen, og det betyder, at taksterne stiger med pris- og lønfremskrivningen årligt, og det er jo så det, der gælder.

Men jeg synes, at det kunne være meget mere interessant at udnytte de fantastiske erfaringer, man har fået på linje 150 S og linje 173 E, og som ikke ret mange af spørgerne forholder sig til. Her er det er strømmet ind – 20 pct. flere passagerer – til stor gavn for Movias samlede økonomi. Hvorfor breder vi ikke sådan nogle erfaringer ud over det ganske land hurtigst muligt? Det tror jeg rent faktisk mange regionale trafikskaber er interesserede i.

Lad os udnytte sådan nogle erfaringer til at få skabt en bedre økonomi, så vi kan levere en endnu bedre busservice, og så få brudt den negative spiral, der er i øjeblikket.

Kl. 14:29

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Thomas Horn for en kort bemærkning.

Kl. 14:29

Thomas Horn (S):

Jeg forstår ikke, hvorfor Venstres ordfører ikke kommer med en eller anden form for bud på eller en personlig kommentar til, hvorfor der har været så alvorlig en prisstigning over så kort en periode.

Kl. 14:29

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 14:29

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jamen der har jo været store stigninger i taksterne, og det var der såmænd også under den tidligere regering. Der har været stigninger, og det er jo netop derfor, at forligskredsen er gået ind og har aftalt et takstloft, således at vi, når tingene er kommet helt i balance efter strukturreformen, har et leje for taksterne, som man kan regne med fremadrettet.

Så forklaringen på det er jo bl.a., at vi har haft en strukturreform, der har haft forskellige virk-

ninger rundtomkring. Når den er på plads, bliver der mere ro om taksterne fra år til år.

Kl. 14:30

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 14:30

Per Clausen (EL):

Jeg synes jo alligevel, det fremgår ret tydeligt, at hr. Kristian Pihl Lorentzen er enig med sin statsminister i, at det nok var en fejl. Hvis man ser på, hvordan udviklingen har været i den kollektive trafik inden for busdriften siden 2001, så har vi set massive prisstigninger og dårligere service. Det er det, der er sket indtil nu – det er ikke det, vi tror vil ske næste år.

Der vil jeg så bare spørge hr. Kristian Pihl Lorentzen, om det ikke er sådan, at når der nu bliver lavet en økonomianalyse, og denne økonomianalyse viser, at der er brug for at få tilført flere midler til det her område, så har regeringen en pligt til at sørge for, at det er en del af det økonomiske råderum, man giver kommunerne, og altså ikke som det jo er nu, at regeringen definerer det økonomiske råderum, hvorefter kommunerne selv må finde ud af det.

Kl. 14:31

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:31

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jamen som jeg har sagt mange gange, så mener jeg, at vi skal have belyst økonomien region for region og få nogle reelle tal på bordet, og når det er sket, har man jo egentlig et ganske godt grundlag for at gå til forhandlinger med regeringen. Jeg står ikke her og foruddiskonterer, hvad man så gør, men jeg siger bare, at vi jo alle sammen er optændt af, at vi får en fornuftig og god kollektiv busbetjening over hele Danmark. Det mål er vi alle sammen enige om.

Men først må vi altså have belyst, hvad der er op og ned i denne sag. Hvor meget kan man løse selv ved at effektivisere, ved at tænke nyt, ved at tage ved lære af de svenske erfaringer? Der tror jeg faktisk, at man komme rigtig langt ude i den enkelte region, og måske bliver der endda penge tilovers til at kræse lidt om nogle ruter for.

Kl. 14:31

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Hr. Per Clausen for yderligere en kort bemærkning.

Per Clausen (EL):

Men det må vel være rigtigt, at hvis en økonomi-analyse, som måske skal bruges til at skaffe flere penge til busdriften, skal have nogen mening, må den jo også hænge sammen med, at man fra regeringspartierne og Dansk Folkepartis side er indstillet på at give kommunerne et øget råderum i de kommende år. For hvis det her bare handler om, at hr. Kristian Pihl Lorentzen siger, at hvis det viser sig, at busdriften har det skidt, så tager vi nogle penge fra børnepasning eller fra de ældre og bruger på det, så er vi jo lige vidt.

Kl. 14:32

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 14:32

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg forstår slet ikke, at Enhedslisten ikke anerkender de fantastiske resultater, Movia har præsteret sammen med Arriva, idet de har formået at få over 20 pct. flere passagerer til de linjer, hvor de er gået over til nettokontrakter og lidt større fleksibilitet for busoperatøren. For hver ny passagerer, der er kommet, er der kommet 10 kr. mere i kassen – de 3 kr. går til Arriva, og de 7 kr. går i Movias kasse. Det er altså sådan noget, vi skal videre med over hele landet, for det giver en langt bedre økonomi i hele bussystemet, det giver flere passagerer i busserne, bedre udnyttelse af kapaciteten, bedre miljø osv.

Lad os komme videre med sådan nogle erfaringer, for det er jo et af svarene på, hvordan vi løser problemet med at få en bedre økonomi i de regionale busselskaber.

Kl. 14:33

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Den næste korte bemærkning er fra hr. Kenneth F. Christensen.

Kl. 14:33

Kenneth F. Christensen (S):

Jeg vil gerne lige have ordføreren tilbage til emnet om taksttilskud, for nu har vi hørt flere gange, at der er blevet fjernet et taksttilskud på 300 mio. kr., hvilket Venstres ordfører ikke kan bekræfte.

Så derfor vil jeg stille et spørgsmål, og for at gøre det så nemt som muligt for mig selv at forstå svaret, bliver det et ja eller nej-spørgsmål: Hvis det er sådan, at det kan dokumenteres, at der rent faktisk er blevet fjernet 300 mio. kr. om året i taksttilskud, vil Venstre så være indstillet på at levere de penge tilbage til busselskaberne?

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:34

Kl. 14:34

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jamen jeg anerkender slet ikke præmissen for det her spørgsmål om, at der som en tyv om natten er kommet nogen og har stjålet penge fra selskaberne. I de årlige forhandlinger fra år til år har man aftalt rammerne for det her. Opgaven her ligger forankret ude i regioner og kommuner, og der er ikke nogen, der er kommet som en tyv om natten og har taget de her penge. Det har været aftalt, at det er rammen – måske fordi man har valgt at prioritere nogle andre ting i de forhandlinger; det kan man jo ikke udelukke, og al respekt for det.

Så jeg anerkender slet ikke præmissen for det spørgsmål. Nu skal vi fremadrettet have sikret, hvordan vi får en god busbetjening over hele Danmark, så vi dækker de lokale transportbehov. Det håber jeg da at alle vil være med til at samarbejde om. Vi har en række bud på, hvordan vi kan få mere for de penge, der er til rådighed, og det vil vi gerne videre med.

Kl. 14:34

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Hr. Kenneth F. Christensen for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 14:34

Kenneth F. Christensen (S):

Det var et pænt langt svar på et ja eller nej-spørgsmål, så derfor vil jeg lige spørge en gang til: Hvis det er sådan, at det kan dokumenteres, at der er blevet fjernet 300 mio. kr. om året i årligt taksttilskud, er Venstre så indstillet på at levere de penge tilbage – ja eller nej?

Derudover hørte jeg også ordføreren tale om små busser, altså at man skulle prøve med små busser. Kan ordføreren bekræfte, at der for ca. 10 år siden har været et forsøg med samme formål, hvor man fandt ud af, at det var en rigtig dårlig idé?

Kl. 14:35

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:35

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Svaret på spørgsmålet er nej, for det er således, at rammerne for økonomien aftales fra år til år – det har jeg gentaget igen og igen – og sådan vil det også være næste år. Så lad os nu få økonomien belyst, og så kan man forhandle om det her.

Jeg forstår simpelt hen ikke, at man kører i ring med det der. Jeg synes, det er lidt pjattet.

Det er så således med hensyn til de små busser, at det er rigtigt, at man har forsøgt sig med det, men for 10 år siden var der ikke ret meget fokus på CO₂-dagsordenen – for at sige det mildt. Det var også i de år, at der var nogle, der stemte for at bestille nogle IC4-tog, som er dieseltog, der ikke kører særlig langt på literen, for at sige det mildt; så det fokuserede man ikke ret meget på dengang. Nu er der kommet en ny situation, hvor vi skal sigte imod både at få en bedre busservice for pengene og at reducere brændstofforbruget i den kollektive trafik. Det er altså ikke godt for miljøet, at der kører store, tunge busser rundt med kun to-tre passagerer på mange ruter og på mange tidspunkter af ugen. Det kan vi simpelt hen ikke være bekendt, og det er vi nødt til at gøre bedre.

Kl. 14:36

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Den næste korte bemærkning er fra hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 14:36

Benny Engelbrecht (S):

Tak. Der bliver talt meget om de tal, som også ministeren har fremlagt tidligere i dag, men som jo så altså ikke er fremlagt, fordi det kun er nogle løse indikationer. Som ordføreren også har sagt, er han heller ikke selv inde i tallene, men taler varmt om de tal, ministeren har fremlagt. Det er jo selvfølgelig vældig fint.

Jeg vil godt fortsætte fru Karina Lorentzens omtale af de rutenedlæggelser, der finder sted i Sydtrafikens område, for her har vi nogle helt konkrete tal. Her taler vi om, at 63.000 køreplantimer forsvinder. Der kommer ikke nye til. 63.000 køreplantimer forsvinder, 17 ruter nedlægges, yderligere 3 ruter overvejes nedlagt, og hvis kommunerne skal bibeholde det serviceniveau, man har i dag – og det her er så kun et overslag, jeg beklager – så skal man ud og finde ca. 21.491.544 kr. for at kunne dække det. Hvor i alverden skal kommunerne kunne finde de penge i en økonomi, som i forvejen er presset?

Kl. 14:37

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Ordføreren.

Kl. 14:37

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jamen jeg kan kun gentage, at det økonomiske ansvar for det her ligger hos kommunerne. Man må se at få en samlet belysning af det her, og så må man jo tage det op i kommende forhandlin-

ger med regeringen, hvis man mener, det er et reelt problem, der rækker ud i fremtiden.

Så må jeg i øvrigt igen undre mig over, at Socialdemokraterne står her og lader, som om de bare vil hælde rigtig mange penge i det her. Når jeg ser på Socialdemokraternes finanslovsforslag, kan jeg se, at der ikke er nogen penge til det her. Der står noget om, at man vil bruge nogle penge til kollektiv trafik til at skabe en bedre service for pensionister, men der er jo reelt ikke afsat nogen penge i Socialdemokraternes finanslovsforslag, sådan som jeg har læst det. Men det kan være, at jeg tager fejl.

Kl. 14:38

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. Benny Engelbrecht for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 14:38

Benny Engelbrecht (S):

Nu taler ordføreren i hvert fald imod bedre vidende, idet vi jo netop har taget det forslag, som ordføreren rent faktisk selv står og anbefaler. Der er det her med at lave en bonusordning for trafikskaberne – og det er fuldt finansieret – sådan at man giver en bonus på 5 kr. pr. ny passager. Det står i øvrigt også i vores finanslovsforslag, så det er i hvert fald at tale imod bedre vidende.

Men lad os så blive ved de her tal, for jeg kunne også godt i fortsættelse af det tidligere spørgsmål til ordføreren tænke mig at få at vide: Hvad er så den konkrete besparelse? Er der nogen konkret viden om det? Hvad er den konkrete besparelse ved at køre rundt i små busser?

Kl. 14:39

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:39

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Hvis man kører rundt i mindre busser, sparer man mange penge på brændstof. Det håber jeg vi er enige om. Vi sparer også miljøet. Det er klart, at man får en ekstra omkostning, når man skal ud at købe disse busser. Det trækker i den anden retning. Jeg tror ikke på, at det er forsvarligt at køre rundt i meget store busser med næsten ingen passagerer landet over. Det stikker mig fælt i øjnene, når jeg ser det, og det er vi nødt til at blive bedre til at håndtere. Mange steder skal vi gå over til teletaxaer, som man har gode erfaringer med en række steder i landet, hvor man simpelt hen med et par timers varsel kan bestille sin kollektive trafik, i stedet for at der kører en stor bus på den rute. Og så skal

man have modet til at nedlægge nogle ruter der, hvor andre løsninger er mere relevante. Det er i hvert fald en måde, vi kan spare nogle penge på, som vi så kan bruge andre steder.

Med hensyn til den socialdemokratiske bonusordning vil jeg sige, at jeg simpelt hen ikke forstår ideen i den. Det er, som om Socialdemokraterne ikke har forstået, hvad det er for en ordning, svenskerne kører med. Der kommer pengene nemlig af sig selv, ved at man ved en højere grad af servicemindedhed hos chauffører og vognmænd lokker flere passagerer ind i busserne, og de har penge med. Hver ny passager har en tier med, og 7 kr. af dem går til det regionale trafikelskab, og 3 kr. går til Arriva ifølge den model, der er blevet afprøvet med stor succes her i Danmark. Det er nye penge, der kommer ind i sektoren, og den ordning skal vi da fortsætte med landet over. Jeg forstår slet ikke det med den der femmer, der skulle i fra statskassens side. Jeg forstår det simpelt hen ikke.

Kl. 14:40

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er der yderligere en kort bemærkning fra hr. Steen Gade.

Kl. 14:40

Steen Gade (SF):

Ja tak. Jeg forstod tidligere, at hr. Kristian Pihl Lorentzen mente, at vi sådan skulle klappe hesten lidt i forhold til Midttrafik, og det er også rigtigt, at den nedskæring, som man regner med, først kommer i 2010, men den ser da dramatisk ud efter de tal, vi har fået oplyst: 58 ruter vil blive nedlagt helt eller delvis, og 23 ruter får nedsat serviceniveau. Det er da nogle tal, der vil noget.

Når jeg rejser det, er det for at finde ud af, om hr. Kristian Pihl Lorentzen med alt det andet, der bliver sagt, er ægte optaget af, at vi ikke skal have et ringere serviceniveau på bustrafikområdet. For det her er jo ringere, det her er jo objektivt set ringere. Men kunne vi få et løfte om, at der ikke sker nogen forringelser på bustrafikken? For så skal der sandsynligvis også penge til, eller hvordan hænger det sammen?

Kl. 14:41

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren, værsgo.

Kl. 14:41

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Det spørgsmål synes jeg at hr. Steen Gade skal rette til de politikere, som har påtaget sig ansvaret for den her opgave: Kommer der forringelser i Midttrafiks område? Det er jo et meget interes-

sant spørgsmål at få belyst for dem, der har svaret for det.

Jeg kan kun sige igen: Lad os nu få belyst økonomien i det her, lad os få nogle fakta på bordet, for det, der bekymrer mig, er, at der kan køre en debat i ugevis baseret på et tal, der hedder 0,5 mia. kr., og så viser det sig, at det er et fuldstændig andet tal. Oven i det er der så kommet et dramatisk fald i dieselpriiserne. Så lad os nu få nogle reelle tal på bordet og se på, hvilke fremadrettede løsninger der kan skabes på at få en bedre økonomi i den kollektive busdrift.

Jeg tror på, at der er mange muligheder i det her, så lad os dyrke de muligheder i stedet for bare standardsvar A1: Staten skal hoste op med nogle flere penge her. Hvis vi gjorde det, brugte vi for det første nogle penge, vi har god brug for til andre områder, bl.a. inden for den kollektive trafik. Og for det andet kommer der ikke meget nytænkning ud af, at man bare skriver en check ud, når skoen trykker.

Kl. 14:42

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det hr. Steen Gade for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 14:42

Steen Gade (SF):

At skrive en check ud? Jeg forstår, at regeringen ikke vil hjælpe økonomisk, og så er resten jo sådan set bragesnak.

Med hensyn til det der med, at vi så skal se, hvordan det går, hvordan niveauet bliver, og hvad vi nu kan få af forbedringer og mere effektivitet inden for den besparelse her, vil jeg spørge, om det leje, det skal finde efter strukturreformen, som hr. Pihl Lorentzen var optaget af, så ikke nødvendigvis må være ringere end det, vi har haft før strukturreformen.

Kl. 14:43

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 14:43

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jamen igen må jeg sige, at når hele den her debat er opstået, er det jo på grund af de meget høje brændstofpriser – det håber jeg at spørgeren giver mig ret i. Det var jo selvfølgelig noget, der vakte en enorm bekymring, ikke kun i busselskaberne, men så sandelig også for den enkelte bilist. Nu er prisen faldet igen, og dermed har vi en anden situation, så lad os nu få de reelle tal på bordet, inden vi pisker en stemning op. Og så må vi overlade det til de årlige forhandlinger mellem regeringen og KL fremover at skabe

rammerne for en god busservice landet over og lade det være op til lokale prioriteringer og lokale bestræbelser på at effektivisere, at vi får det her til at hænge sammen fremadrettet.

Kl. 14:44

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er der ikke flere korte bemærkninger til denne ordfører, og vi går videre i ordførerrækken. Den næste ordfører er den socialdemokratiske ordfører, og det er hr. Magnus Heunicke.

Kl. 14:44

(Ordfører)

Magnus Heunicke (S):

Debatten i dag handler om Danmarks indsats for det globale klima. Den handler også om et socialt og geografisk sammenhængende Danmark. Og den handler selvfølgelig også om at mindske trængslen på vores veje. Men først og fremmest handler debatten om de hundredtusindvis af danske familier, der til hverdag er afhængig af bussen. De står hver eneste dag, også en grævejrsdag i regn og blæst som i dag i november, ved stoppestedet i hele landet og venter. De venter på, at bussen kommer, så de kan komme på arbejde, i skole, aflevere børn i institution, ud og besøge familie og venner – kort sagt, deltage i samfundslivet på lige fod med alle andre.

Og hvad er så samfundets svar til de danske, unge som ældre, der står dér og spejder efter bussen? Jo, svaret fra regeringen har været nedskæringer. Da regeringen i 2004 fjernede billettilskuddet på 300 mio. kr. fra busserne, startede den meget omtalte negative spiral for den kollektive trafik. Først bliver billetpriserne sat mærkbart op, så flygter passagererne, så skærer man ruter væk, og så flygter endnu flere passagerer. Nu står man så i den her akutte situation, hvor trafikskaberne planlægger drastiske besparelser i løbet af de næste 1-2 år.

Med den nye finanslov netop vedtaget med Dansk Folkeparti og Liberal Alliance har regeringen i alt skåret 1,8 mia. kr. væk fra busserne siden 2004. Naturligvis får det konsekvenser, når man skærer så drastisk. Den konsekvens ser vi nu. Derfor har vi Socialdemokrater på vores finanslovsforslag afsat 300 mio. kr. til førstehjælp til busserne, hvor vi foreslår at indføre et nyt princip – et system, hvor staten belønner busselskaberne med 5 kr. pr. ny billet, der bliver solgt. Det forslag har regeringen afvist. Ligeså er det gået med vores forslag om gratis kollektiv trafik til de pensionister, der har allermindst – en

blank afvisning fra regeringen, ingen hjælp derfra.

Men når humøret alligevel ikke er helt i kul-kælderens, er det, fordi statsministeren på Venstres landsmøde her i weekenden lancerede sig som en genfødt klimaforkæmper, og her kun 2 dage efter har regeringspartierne jo den første chance for at vise, at det ikke bare var tomme ord, at det ikke bare var spil for galleriet. Statsministeren sagde i sin tale på landsmødet, og jeg citerer fra avisen her:

»Når menneskeheden er i stand til at landsætte en mand på månen, så er menneskeheden også i stand til at udvikle en ny økonomi, der ikke er så afhængig af fossile brændstoffer som den, vi har i dag.«

Vi Socialdemokrater deler den vision om en grøn fremtid. For os er den både storslået og helt konkret, og derfor er månelandingen et godt billede. Jeg vil bare tillade mig at konstatere, at når menneskeheden er i stand til at sætte en mand på månen, burde vi i Danmark da også være i stand til at få busserne til at køre. Det handler nemlig om politisk vilje. I dag får vi svaret på, om regeringen nu også vil den kollektive trafik.

Kl. 14:47

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Der er ingen korte bemærkninger, og den næste ordfører er Dansk Folkepartis ordfører, hr. Kim Christiansen.

Kl. 14:47

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Dagens forespørgselsdebat om busdrift må siges at være en absolut relevant diskussion. Det mener sikkert i hvert fald trafikskaberne, kommunerne, regionerne – og om ikke andre, så Enhedslisten.

Det er ikke det, at Dansk Folkeparti ikke mener, at det skulle være relevant at diskutere busdrift – det synes vi absolut det er. Det er måske mere baggrunden for debatten, som jo primært hviler på en række oplysninger om stor pengemangel hos diverse trafikskaber, som så har svinget adskillige hundrede millioner, alt efter hvornår de er blevet fremlagt.

Der skal ikke være tvivl om, at det oprigtig bekymrer Dansk Folkeparti, når der bliver nedlagt busruter, hvilket betyder, at folk ikke kan komme på arbejde, eller de unge ikke kan komme i skole – eller for den sags skyld hjem igen. Men det, der bekymrer mig næsten endnu mere, er, hvis kommuner og regioner ikke kan leve op til det ansvar og den tillid, der er blevet vist

dem. Busdriften er kommunernes og regionernes ansvar. Og flere andre har været inde på, at der er en aftaleperiode, og at det hele er aftalt på forhånd, også økonomien.

Hen over sommeren har der så kørt en klagesang om dårlig økonomi fra de her trafikskaber med deraf følgende trusler om nedlæggelse af – har man hørt – hver 10. busrute. Det har også været fremme, at hver femte skulle nedlægges osv. For mig er det et helt igennem usmækket forsøg på at tage passagererne som gidsler for at presse flere penge ud af statskassen midt i en aftaleperiode – en aftale, som regionerne, staten, KL og kommunerne har indgået om økonomien for busdriften.

Jeg er blevet præsenteret for mange årsager til det; de primære årsager har så været de forhøjede brændstofpriser. Men midt i hele den her debat har jeg ikke set et eneste forslag til, hvordan man gennem omlægninger, ændrede krav til materiel – andre har været inde på de små busser – mindre enheder eller mindre administrationsomkostninger måske ville kunne tilbyde uændret busdrift eller måske oven i købet bedre busdrift for de samme penge. Det eneste løsningsforslag, der har været fremme, har været en fremstrakt hånd efter flere penge.

I den forbindelse kan man så sige, at det er meget glædeligt, at brændstofpriserne er faldet betragteligt, og det må så selvfølgelig være en lige så stor hjælp for trafikskabernes pengekasser, som det var et problem, da brændstofpriserne steg.

Når det her så er sagt, er der problemer nogle steder, og der er uden tvivl behov for, at der fremadrettet bliver kigget på løsninger. Det kan også sagtens være, at der skal flere penge til området – det må så være i forbindelse med finansloven for 2010, vi skal tale om det. Og der er selvfølgelig alle partier, der er villige til at tage et økonomisk medansvar, velkomne til at melde sig i kampen – det plejer nu ikke at være så mange.

Det, der vækker lidt bekymring i øjeblikket, er, synes jeg, at der er nogle steder er gået kassetænkning i busdriften, nemlig når regionerne løber fra deres ansvar og nedlægger ruter, som har stor betydning for nogle kommuner – eksempelvis hvor elever skal frem til uddannelsesstederne – midt i en aftaleperiode. Her vil kommunerne så være presset til at etablere nye ruter med store udgifter til følge. Det er ikke en særlig loyal fremgangsmåde i regionerne, men ikke desto mindre sker det altså en del steder.

Hele den her kassetænkning og deraf følgende nedlagte ruter bekræfter mig egentlig bare i, at de tanker, som bl.a. Dansk Folkeparti har været meget fremme med, nemlig at det overordnede ansvar for den kollektive trafik kun skal ligge ét sted, er rigtige. Men hvem der skal have ansvaret for den, må vi diskutere, men jeg synes, det er en vigtig problematik at få diskuteret og taget stilling til fremadrettet, så vi undgår det her rod, der er nogle steder, hvor man ikke rigtig ved, hvem der egentlig sidder med aben.

KL 14:51

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Der er foreløbig 7 korte bemærkninger, den første er fra fru Pia Olsen Dyhr.

KL 14:52

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg noterer mig med tilfredshed, at ordføreren siger, at det *kan* godt være, at vi skal tale om at putte flere penge i området.

Når vi nu kigger på alle de her steder, hvor der kommer konkrete meldinger, f.eks. i Grenaa, hvor de siger, at de nok er nødt til at skære busdriften ud til gymnasiet, og at gymnasiet derfor højst sandsynligt er lukningstruet; når vi taler om Grindsted, hvor busdriften ud til gymnasiet højst sandsynligt er lukningstruet; når vi taler om Kerteminde, hvor de er nødt til at sætte betalingen op i skolefritidsordningen; når vi taler om andre steder i landet, hvor de finder på alle mulige alternative måder, og hvor mange af de her metoder rent faktisk betyder en enorm belastning for de ældre, for de unge og for vores børn – vil Dansk Folkeparti så være med til at revurdere sin holdning til det her med at give penge til busdriften, som hr. Kim Andersen lægger op til netop for at beskytte de her grupper?

KL 14:52

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Ordføreren.

KL 14:53

Kim Christiansen (DF):

Nu fyger det gennem luften med udtryk som måske og højst sandsynligt. Der er jo ikke afgjort noget om, at der skal lukkes ruter, men jeg var inde på i min ordførertale, at jeg synes, det er uansvarligt at lukke ruter midt i en aftaleperiode, hvor man også har lagt økonomien på plads.

Det er jo utilstedeligt, men det ændrer ikke ved min holdning: Jeg mener ikke, at staten skal komme rendende med en pose penge midt i en aftaleperiode. Der er ikke noget, der indikerer det. Som ministeren også var inde på, tyder alt jo på, at der vil blive tilbageført store beløb til

kommunerne, bl.a. fra Movia. Det er da i hvert fald for mig en indikation af, at de så ikke mangle penge.

Kl. 14:53

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det fru Pia Olsen Dyhr for endnu en kort bemærkning.

Kl. 14:53

Pia Olsen Dyhr (SF):

Nu har jeg jo noteret mig, at det er korrekt, som ordføreren siger, at Movia betaler penge tilbage, men det er ikke tilfældet, når det gælder Fyn-Bus, eller når det gælder Sydtrafik, Midttrafik eller Nordjyllands Trafikselskab. Der er ingen af de her trafikelskaber, der betaler tilbage. Samtlige kommuner lægger her endnu flere penge på bordet i det kommende år for netop at betale for busdriften. I nogle kommuner er det faktisk så grelt som f.eks. i Kerteminde Kommune, som skal øge sin betaling for busdriften. For bare at opretholde det nuværende serviceniveau er de nødt til at øge betalingen for skolefritidsordningen. Det er besluttet, det er ikke noget, der er til diskussion; det er besluttet i Kerteminde Byråd for 2 uger siden.

Jeg vil så spørge hr. Kim Christiansen, hvordan Dansk Folkeparti har det med, at vi skærer på de svageste i vores samfund, dvs. vores børn, vores unge og de ældre, for de må holde for, for at vi kan opretholde en eller en form for busdrift. Er det Dansk Folkepartis politik?

Kl. 14:54

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:54

Kim Christiansen (DF):

Fru Pia Olsen Dyhr ved udmærket godt, at det ikke er Dansk Folkeparti, der skærer på de sociale områder – nogen som helst steder – men omvendt må jeg så også sige, at Dansk Folkeparti heller ikke har nogen interesse i at være med til at sidde og budgettere for dem ude i kommunerne; det er kommunernes ansvar. Det er ikke noget, vi som sådan skal tage os af herinde i Folketinget.

Jeg kan forstå, at den problematik, der foregår ude i kommunerne, bekymrer fru Pia Olsen Dyhr meget. Man kunne måske så overveje at afskaffe det kommunale selvstyre, men det går jeg ikke ud fra at SF går ind for.

Kl. 14:55

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Den næste korte bemærkning er fra hr. Magnus Heunicke.

Magnus Heunicke (S):

Ja tak. Vi er lidt rystede hernede, fordi pludselig kom der fra Dansk Folkeparti – jeg tror, at det var retorisk ment, jeg håber, at det var retorisk ment – spørgsmålet om at afskaffe det kommunale selvstyre. Jeg står her med Altinget, som er en internetbaseret nyhedsportal, hvor Dansk Folkeparti vil tage busdriften fra kommunerne. Det var også det, ordføreren var lidt inde på i sin tale, og jeg er simpelt hen nysgerrig for at få at vide: Hvad er det, ordføreren præcis forestiller sig man skal gøre? Er det herinde i Folketinget, at vi skal svinge sparekniven, og hvad er egentlig baggrunden for, at ordføreren for Dansk Folkeparti på partiets vegne fremfører forslaget om simpelt hen at fjerne ansvaret for busdriften fra kommunerne, som ved, hvor vejene ligger, hvor arbejdspladserne og daginstitutionerne og uddannelsesinstitutionerne er henne, og føre ansvaret for at lægge de ruter ind til os her i Folketinget? Jeg er nysgerrig efter at høre: Hvad er baggrunden for det forslag?

Kl. 14:56

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:56

Kim Christiansen (DF):

Nu er der for det første ikke tale om at svinge nogen sparekniv i den udtalelse. Det er ikke det, der ligger i det. Det, der ligger i det, er, og det har jeg også gjort rede for i min ordførertale, at i dag ligger kompetencen fordelt mellem kommuner og regioner, og vi hører jo utallige eksempler på, at det måske ikke er det mest hensigtsmæssige. Derfor er det rigtigt, at jeg har været ude at udtale, at det kunne være, man skulle samle det her i ét statsligt organ. Det hindrer jo ikke kommunerne i at deltage i planlægningen af de enkelte ruter, men det overordnede ansvar for den samlede kollektive trafik, herunder busserne, herunder også koordinering af de forskellige trafikformer, kunne måske passende ligge i et centralt organ. Det er det, jeg har givet udtryk for på Altinget.

Kl. 14:57

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. Magnus Heunicke for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 14:57

Magnus Heunicke (S):

Godt, så fik vi det på det rene. For det bringer mig så til det næste spørgsmål, som måske er det centrale i ordene fra Dansk Folkepartis ord-

fører, og det er netop: Hvis man så accepterer, at vi altså har et ansvar her i Folketinget, og det er et nationalt ansvar med den kollektive trafik, hvorfor pokker er det så, at vi har Dansk Folkeparti i seng med regeringen i den her sag? Hvorfor hjælper I regeringen med at afvise, at vi har et ansvar herinde? Hvorfor er det, at I nu, når vi om et øjeblik skal stemme om forslag til vedtagelser i dag, vil stemme sammen med regeringen i jeres fremsatte forslag til vedtagelse, som altså placerer hele ansvaret hos kommunerne, når I har det modsatte ønske og dermed erkender, at vi som samfund, også her i Folketinget, har et overordnet ansvar og et ønske om, at den kollektive trafik, også busdriften, skal fungere?

Kl. 14:57

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Jeg gør opmærksom på, at direkte tiltale ikke er tilladt, så man kan altså ikke sige I om et parti, men må nævne partiets navn.

Så er det ordføreren, værsgo.

Kl. 14:57

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Det kunne være, at det faldt hr. Magnus Heunicke svært at sige Dansk Folkeparti. Det skal jeg ikke kunne sige. Hvis jeg ellers forstod spørgsmålet korrekt, var det jo noget med, at vi var i seng med regeringen. Vi bekymrer os fuldstændig lige så meget om den kollektive trafik, som Socialdemokratiet gør. Vi har så bare valgt at gå den vej med det her, hvor vi siger, der er en aftale med kommunerne, regionerne, staten og KL, og i den aftaleperiode må de altså sørge for at få enderne til at nå sammen. Jeg tror også, at jeg gav udtryk for, at vi kunne tale om det her ved finansloven 2010. Hvis der ligger dokumentation for, at der er behov for flere penge, kigger vi selvfølgelig også på det, fordi vi har lige så stor bekymring for, at den kollektive trafik fungerer. Derfor er vi også i den her kommende investeringsplan bl.a. nogle af dem, der går allerforrest på den kollektive trafiks side.

Kl. 14:58

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er der en kort bemærkning fra hr. Rasmus Prehn.

Kl. 14:59

Rasmus Prehn (S):

Dansk Folkepartis ordfører brugte vendingen, at de regionale trafikselskaber var i gang med et usmageligt forsøg på at presse penge af staten. Det var noget af et billede, der blev tegnet her –

man får indtrykket af, at folk, der driver kollektiv trafik, er nogle griske og glubske typer, som bare prøver at presse penge.

Men hvad er det egentlig, kollektiv trafik handler om? Det handler jo om pensionisten, der gerne vil benytte sig af bussen for at komme ud og handle, besøge sine børnebørn, komme hen til aktivitetscentret eller ud og være besøgsven. Det er jo det, det handler om, og det er derfor, vi skal værne om den kollektive trafik. Derfor synes jeg faktisk, for at bruge ordføreren eget udtryk, at det er usmageligt at bruge det billede, at man prøver at presse penge.

For selv om ordføreren for Dansk Folkeparti her giver udtryk for, at Dansk Folkeparti kerer sig om den kollektive trafik, så har Dansk Folkeparti jo siden 2004 været med til at fjerne det takstilskud, der skulle holde priserne nede. Det er jo det, der har medført den onde spiral, der betyder færre passagerer, færre ruter og dermed også en langsom udhuling af den kollektive trafik.

Dansk Folkeparti må tage ansvaret på sig. Det er jo ikke et spørgsmål om at presse penge midt i en periode, det er et spørgsmål om, at Dansk Folkeparti har været med til over en årrække siden 2004 at fjerne 300 mio. kr. i takstilskud hvert eneste år.

Kl. 15:00

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Ja tak. Så er det ordføreren.

Kl. 15:00

Kim Christiansen (DF):

Når jeg kalder det usmageligt, er det kassetænkningen, jeg går efter. Det sætter jo nogle kommuner i en uheldig situation, hvis nogle regionale ruter bliver nedlagt midt i en aftaleperiode. Jeg kaldte det usmageligt, fordi jeg mener, at det er et meget uheldigt pres at lægge på kommunernes økonomi. Og det er faktisk regionerne, der gør det ved at nedlægge nogle ruter, som en kommune har benyttet sig af, bl.a. som jeg ved det har været tilfældet på Fyn, hvor de unge mennesker så har problemer med at komme til uddannelsesinstitutionerne. Så har kommunen alt andet lige et ansvar for at få sine borgere frem, og det er klart, at det rent økonomisk kan give nogle problemer for kommunerne.

Kl. 15:01

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. Rasmus Prehn for yderligere en kort bemærkning.

Rasmus Prehn (S):

Jeg kan forstå, at Dansk Folkepartis ordfører vender sig imod det her med kassetænkning. Er det sådan, at Dansk Folkepartis ordfører så vil sige, at man, for så vidt angår drift af og investeringer i kollektiv trafik, vil dispensere for den meget stramme styring, der er af landets kommuners økonomi, sådan at en kommune ikke behøver blive straffet med bøder eller andet, hvis den vælger at bruge penge til at få bedre kollektiv trafik og kommer over det, der kaldes serviceløftet?

Er Dansk Folkeparti indstillet på det, sådan at man fra kommunernes side ikke bliver tvunget ud i, at man, hvis man bruger flere penge på kollektiv trafik, så skal reducere tilsvarende på ældrepleje, børnepasning eller noget andet? Er Dansk Folkeparti villig til at kigge på sådan et forslag? Det er jo ikke et spørgsmål om at komme og presse penge, det er et spørgsmål om, at kommunerne bruger af de penge, de i forvejen har, men som de i øjeblikket bare ikke må bruge på grund af et meget nidkært loft, som Dansk Folkeparti har indført over kommunernes økonomi.

KI. 15:02

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

KI. 15:02

Kim Christiansen (DF):

Jeg har allerede svaret fru Pia Olsen Dyhr på stort set det samme spørgsmål. Dansk Folkeparti går ikke ud og blander sig i, hvordan kommunerne fordeler deres midler. Det er jo aftalt i nogle overordnede rammer, og der er aftalt nogle bloktilskud, og jeg mener, at det er fuldstændig at blande æbler og pærer sammen at gå ud og sige, at man nu forringer ældreservicen og en masse andre områder for at kunne levere en vare i form af busser. Der er lavet en aftale med regionerne og mellem kommunerne og KL med hensyn til økonomien til busdrift, så det er da søgt at sige, at vi nu skærer ned på daginstitutionerne for at få råd til at køre busser.

KI. 15:02

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Den næste korte bemærkning er fra hr. Per Clausen.

KI. 15:02

Per Clausen (EL):

Jeg er glad for, at hr. Kim Christiansen efterhånden har arbejdet sig frem til, at der nok er nogle problemer med nogle busruter, der bliver ned-

lagt. Det lød jo nærmest indledningsvis, som om der nok ikke var nogen ud over regionerne og Enhedslisten, der kunne se problemer i den her sag. Det er jo fremgået, at der i hvert fald er et par andre.

Jeg vil godt spørge hr. Kim Christiansen, om det ikke er rigtigt forstået, at kommunerne og regionerne sådan set ikke har lovet staten noget, hvad angår at opretholde et vist antal ruter. Kommunerne og regionerne har sagt, at de vil følge det diktat, som regeringen er kommet med om kommunernes og regionernes økonomi. Det er det, man vil forsøge at gøre, og det er derfor, man er nødt til at skære ned nogle steder og nogle steder også er nødt til at lukke ruter. Det vil sige, at regeringen og regeringens parlamentariske støtteparti, Dansk Folkeparti, altså har et klart medansvar for det, der sker i regionerne og kommunerne.

KI. 15:03

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

KI. 15:03

Kim Christiansen (DF):

Vi har vel alle sammen et eller andet sted et medansvar. Det, jeg bare har været inde på, er, at vi altså står og starter en diskussion op midt i en aftaleperiode, hvor der åbenbart er nogle mennesker, der har indgået nogle aftaler, som de så ikke kan leve op til, nemlig regionerne og kommunerne. De har selv indgået de her aftaler om økonomien for busdriften. Midt i en aftaleperiode finder man så åbenbart ud af, at det kan man ikke helt leve op til, og så kommer man og beder om flere penge. Det er jo en urimelig fremgangsmåde, for så er en aftale jo ikke en aftale mere, og derfor vil vi ikke være med til at bevilge penge midt i en aftaleperiode. Men jeg har givet udtryk for, at er der problemer med at betjene specielt yderområderne, jamen så kigger vi på det i 2010.

KI. 15:04

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. Per Clausen for yderligere en kort bemærkning.

KI. 15:04

Per Clausen (EL):

Jamen jeg vil jo sige, at den del af det synes jeg er positiv, for så vidt positiv også for Venstres ordfører, som også sagde, at når man nu fik lavet en økonomisk analyse, kunne det jo vise sig, at der var brug for flere penge. Det er jo en god fælles opfattelse at have.

Men jeg synes bare, at hr. Kim Christiansen ligesom bliver nødt til at erkende, at de der aftaler, som kommunerne og Danske Regioner laver med staten, altså er en lille smule præget af, at det er staten, der dikterer de økonomiske rammer for aftalerne. Derfor må man vel sige, at når man har fået dikteret nogle økonomiske rammer, som gør, at man ikke er i stand til at holde et tilfredsstillende niveau på det, der handler om busstrafik, så er det jo også det politiske flertal i Folketinget, som har et klart ansvar for, at det er sådan, situationen er.

Kl. 15:05

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:05

Kim Christiansen (DF):

Det tror jeg også at jeg har medgivet hr. Per Clausen og andre spørgere. Det ansvar vil vi selvfølgelig gerne være med til at leve op til, og derfor vil vi også gerne være med til at kigge på økonomien, når vi når frem til 2010.

Kl. 15:05

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Den næste korte bemærkning er fra fru Lene Hansen.

Kl. 15:05

Lene Hansen (S):

Problemerne på busdriftsområdet er jo ikke af ny dato, så det undrer mig lidt, at Dansk Folkeparti ikke ligesom går et par år tilbage og siger: Jamen der var også problemer for et par år siden, og hvorfor var det så lige, at vi ikke gik ind og sikrede busdriften i de tyndtbefolkede områder?

Dansk Folkeparti er udslagsgivende i det her Folketing og har stor indflydelse, når det gælder finansloven. Hvordan kan det være, at man ikke allerede meget tidligere, da problemerne begyndte at tegne sig, sikrede busdriften i de tyndtbefolkede områder?

Kl. 15:06

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:06

Kim Christiansen (DF):

Jeg er ganske sikker på, at man med de aftaler, der er blevet indgået, også har haft en helt klar fornemmelse af og en tilkendegivelse fra både regioner og kommuner om, at man sikrede busdriften, også i yderområderne.

Det viser sig så åbenbart nu, at man i nogle dele af landet tilsyneladende har svært ved at

overholde de aftaler, som man har indgået, og om vi så spoledede tiden 2 år tilbage, ville det jo ikke nytte noget, for det ville ikke ændre på den problematik med dårlig økonomi, som der påstås at være i dag.

Men fremadrettet kan vi jo kigge på, om der er noget, vi skal gøre, og det er det, jeg har erklæret mig villig til at kigge på frem mod 2010.

Kl. 15:06

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det fru Lene Hansen for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 15:06

Lene Hansen (S):

Det var sådan set kun for ligesom at følge lidt op på ordførerens bemærkning om, at det var en usmagelig manøvre, som regionerne nu har gang i. Jeg forsøger bare at forklare, at der i flere år har været et problem på det her område, som man ikke har været tilstrækkelig opmærksom på.

Så forstod jeg ordføreren på den måde, at Dansk Folkeparti nu også går ind for at centralisere busdriften i det her land. Det lyder da utrolig spændende, men jeg synes jo ikke, vi ligefrem har gode erfaringer med andre store centraliseringsprojekter – jeg tænker på SKAT, hvor restancerne ude i kommunerne nu vokser til millionstørrelser, jeg tænker på politireformen osv. Hvordan kan det være, at man nu tiltror staten evner til at være busdrivende centralt?

Kl. 15:07

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:07

Kim Christiansen (DF):

Jeg har ikke på noget tidspunkt sagt, at det skulle være staten. Jeg har sagt, der skulle oprettes et organ, som kunne stå for det samlede overblik over den kollektive trafik, herunder også koordinering af de forskellige transportformer inden for den kollektive trafik. Jeg mener, det vil give en meget, meget bedre sammenhæng i det og dermed også en meget bedre udnyttelse af ressourcerne. Det er det, jeg mener med en sikkerhed for – og det kan så være, at fru Lene Hansen vil kalde det for centralistisk – at ansvarsfordelingen ligger ét sted, så man ikke får det, som sker i dag, hvor man, det er mit indtryk i hvert fald, taber både nogle økonomiske midler og nogle menneskelige ressourcer mellem to stole, fordi ansvaret ligger flere forskellige steder.

Kl. 15:08

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Den næste korte bemærkning er fra fru Hanne Agersnap.

Kl. 15:08

Hanne Agersnap (SF):

Hr. Kim Christiansen siger, at det er kommunernes og regionernes ansvar – og lidt irriteret, at nu må de leve op til deres ansvar. Jeg ved ikke, om det er Dansk Folkepartis generelle politik, eller om det er en trussel nu. Ellers er der fare for det kommunale selvstyre.

Men så vil jeg spørge, om det ikke netop er at leve op til sit ansvar at råbe vagt i gevær, når forholdene forværres og man er nødt til enten at hæve priserne, reducere servicen eller indpasse det i et meget stramt kommunalt budget, hvor det så går ud over anden service eller regional service.

Jeg kommer f.eks. fra Københavns omegn, hvor der er stigninger i den kollektive bustrafik på 30 pct. – det er helt op til 70 pct. i Dragør, nogle steder lidt mindre. Nogle regulerede allerede i 2008-budgettet, fordi de kunne se stigningerne. Gladsaxe Kommune skar f.eks. to servicebusser væk, som primært kørte de ældre til og fra aktivitetscentrene. Altså, bustrafikken er en del af den grønne politik, hvor vi undgår meget privatbilisme, men det er også en meget social politik. Man kan risikere, at man faktisk kan spare de aktivitetscentre også, når brugerne slet ikke kan komme, fordi servicebusserne er skåret væk.

Kl. 15:10

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:10

Kim Christiansen (DF):

Det her er jo egentlig ganske morsomt, for på den ene side siger fru Hanne Agersnap, at vi ikke skal blande os i det kommunale selvstyre. På den anden side siger fru Hanne Agersnap, at det er Folketingets problem, at der er skåret aktivitetsbusser væk ude i Dragør. Det virker, som om der er en lille smule forvirring om, hvad man egentlig vil i SF.

Jeg taler jo ikke om at nedlægge det kommunale selvstyre på nogen måde. Jeg har bare sagt, at hvis de ikke kan løse den her opgave, så må der være andre, der kan tage over og løse den. Det er sådan set det eneste, der ligger i det.

Kl. 15:10

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Der er yderligere en kort bemærkning fra fru Hanne Agersnap.

Kl. 15:10

Hanne Agersnap (SF):

Det er jo muligvis de mest fornuftige beslutninger, der bliver taget lokalt, selv om de går hårdt ud over servicen. Alternativet havde måske været at skære steder, der var endnu værre. Jeg ved ikke, om hr. Kim Christiansen tror, at en statslig eller en anden myndighed bedre vil kunne klare at regulere inden for samme serviceramme, eller om ordføreren forestiller sig, at det er rammerne om udgifterne, der skal lempes, sådan at det er muligt at levere en tilstrækkelig service.

Kl. 15:11

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:11

Kim Christiansen (DF):

Jeg tror ikke, staten bedre kunne agere inden for de servicerammer. For hvis det var sådan, at bustrafikken var en statslig opgave, var den jo ikke en del af kommunernes serviceramme. Så jeg forstår simpelt hen ikke spørgsmålet.

Kl. 15:11

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Den næste korte bemærkning er fra hr. Kenneth F. Christensen.

Kl. 15:11

Kenneth F. Christensen (S):

Jeg er simpelt hen rystet. Jeg synes, at det, vi hørte fra Dansk Folkepartis ordfører, er enormt arrogant over for det kommunale selvstyre. Vi får vi at vide, at det er kommunerne og regionerne, der har ansvaret – og det er fuldstændig korrekt. Men når man så samtidig tænker på, at Dansk Folkeparti har lagt stemmer til at fjerne 300 mio. kr. om året, så hænger det jo simpelt hen ikke sammen, hvad ordføreren siger.

Mit spørgsmål er – også til Dansk Folkepartis ordfører: Er Dansk Folkeparti, såfremt det kan dokumenteres, at der er blevet fjernet 300 mio. kr. i taksttilskud, villige til at betale de penge tilbage til de regionale busselskaber?

Kl. 15:12

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:12

Kim Christiansen (DF):

Jeg er da ked af, at jeg har rystet hr. Kenneth F. Christensen på den måde.

Vi er umiddelbart ikke indstillet på at gå flere år tilbage og spørge, hvordan man har reguleret budgetterne på en lang række områder – nu er det lige busserne, vi taler om, det kunne være på en lang række områder, man så kommer løbende 3-4 år efter og siger, at nu vil man gerne betale pengene tilbage. Det er jo ikke sådan, tingene fungerer.

Jeg har givet udtryk for, at hvis der er problemer, og de er dokumenteret fra trafiksselskaberne, fra kommunerne, fra regionerne, så ser vi fremadrettet på det – os, som deltager i finanslovforhandlingerne.

Kl. 15:13

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Der er yderligere en kort bemærkning til hr. Kenneth F. Christensen.

Kl. 15:13

Kenneth F. Christensen (S):

Ja tak. Det, som er fuldstændig absurd i det her, er, man under kommunalreformen ændrer på hele busstrukturen. Hele forudsætningen for, hvad der er blevet lavet, er fuldstændig gal.

Hvidovre Kommune, hvor jeg kommer fra, har det kostet ¾ mio. kr. ekstra om året, og jeg har ikke set den ekstra bus, vi i øvrigt har fået derude, og jeg tager jævnlige busser og tog.

Kan Dansk Folkepartis ordfører i det mindste erkende, at der er et eller andet, der er galt i hele den måde, som tingene er skruet sammen på? Først går man i 2004 ind for, at man fjerner et taksttilskud på 300 mio. kr., efterfølgende laver man en kommunalreform, som yderligere øger de kommunale udgifter. Tak.

Kl. 15:14

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:14

Kim Christiansen (DF):

Nu er jeg selv involveret i kommunalpolitik, og mig bekendt er der kompenseret krone for krone i forbindelse med kommunalreformen. Der er også Socialdemokrater i min hjemkommune, som påstår det modsatte, men jeg har ikke set nogen dokumentation for det endnu.

Kl. 15:14

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Inden vi går til den sidste korte bemærkning, kan jeg sige, at jeg har vurderet, at talelysten eller måske især spørgelysten til den her forespørgsel er så stor, at afstemningerne om de stillede forslag til vedtagelser ikke vil kunne ske inden kl. 16.00 i dag. Derfor bliver eventuelle af-

stemninger udskudt til i overmorgen, på torsdag.

Og så tager vi den foreløbig sidste korte bemærkning, og den er fra fru Mette Gjerskov.

Kl. 15:15

Mette Gjerskov (S):

Tak. Jeg synes, det er vigtigt, at vi holder fast i, hvad det er, den her forespørgsel drejer sig om. Den handler om nedskæringer på busdriften. Det her drejer sig om, at alle de tusinder af mennesker, som lige nu står udenfor i regn og i blæst og kigger langt efter bussen, mennesker, som skal på arbejde, mennesker, som skal til fritidsinteresser, mennesker, som skal ud at handle, skal have en ordentlig busdrift.

Grunden til, at jeg bad om ordet, er faktisk, at jeg blev noget forundret over, at Dansk Folkepartis ordfører siger, at det her problem alene er et spørgsmål om kassetækning. Det er ikke et spørgsmål om kassetækning, det er et spørgsmål om, at der er sket en nedskæring på 300 mio. kr. om året. Jeg vil gerne bede om Dansk Folkepartis ordførers bemærkninger til det. Det er ikke kommuneaftalen, det er en klar nedskæring fra Folketingets side.

Kl. 15:16

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:16

Kim Christiansen (DF):

Jeg er da glad for, at fru Mette Gjerskov vil tilbage på sporet, for jeg synes da egentlig, det ville være dejligt, om vi kunne få debatten derhen.

Jeg har ikke sagt, at det her problem alene var et spørgsmål om kassetækning, jeg har bare sagt, at kassetækning er et af de problemer, der gør, at man måske kunne vælge at lægge ansvaret ét sted frem for at have det fordelt mellem kommuner og regioner.

De 300 mio. kr. er jo taksttilskud, og det er jo ikke penge, der direkte er stjålet. Det lyder hele tiden, som om vi har været ude at stjæle 300 mio. kr. ude ved trafiksselskaberne, ude ved kommunerne, ude ved regionerne. Det er et taksttilskud, der er fjernet, og mig bekendt er taksterne da steget så rigeligt i mellemtiden, så jeg har ikke indtryk af, at det lige er de 300 mio. kr., der mangler i kassen i dag.

Kl. 15:16

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Der er yderligere en kort bemærkning fra fru Mette Gjerskov.

Kl. 15:16

Mette Gjerskov (S):

Man kan få rigtig mange busser for 300 mio. kr. – de 300 mio. kr., som regeringen har skåret på busdriften; som har betydet, at billetpriserne til busserne er steget; som har betydet, at der kommer færre passagerer i busserne. Og derfor står vi så nu i den dødsspiral, som vi står i.

Det kan da gøres meget bedre for 300 mio. kr. Det er jo det, der bliver dokumenteret hver eneste dag ude i trafikken. Jeg kan godt høre på Dansk Folkeparti ordfører, at der overhovedet ikke er noget at diskutere for 2009. Men i 2010 så? Vi skal jo anerkende, når der kommer en lillebitte åbning. Kan vi så i 2010 forvente, at Dansk Folkeparti selvstændigt kommer med forslag om taksttilskud på 300 mio. kr. til busserne, så vi får nogle busser ud at køre, inden passagererne er helt forsvundet?

Kl. 15:17

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:17

Kim Christiansen (DF):

Nu har jeg ikke tænkt mig at stå her i dag og diskutere finanslov for 2010 og ligefrem sætte beløb på. Men jeg har tilkendegivet, at det også ligger Dansk Folkeparti på sinde, at vi har nogle busser, der kører, også ude i yderområderne – også busser, der kører til tiden. Derfor går vi også ind i de kommende forhandlinger om investeringsplanen med nogle store krav til, at der skal investeres massivt i den kollektive trafik. Det gælder jo så også busserne, som er en del af den kollektive trafik.

Så vi er meget positive over for at se på det. Hvis der er problemer af økonomisk karakter for den kollektive trafik, så kigger vi også på det. Men at stå her i dag og sætte beløb på, det vil jeg ikke.

Kl. 15:18

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken. Den næste ordfører er SF's ordfører, og det er fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 15:18

(Ordfører)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Danmark skal reducere CO₂-udslippet fra trafikken med 25 pct. inden 2030. Det er vel at mærke i forhold til 1988-udslippet. Det er ikke noget, jeg har fundet på, det er regeringens eget pejlemærke. Det svarer til, at vi allerede i dag med nutidens tal skal reducere udslippet fra trafik-

ken med godt og vel 40 pct. Det er en enorm udfordring, som bestemt ikke bliver mindre af, at danskerne fortsat køber flere biler og gladeligt kører flere kilometer i dem. Vi har brug for at få vendt bøtten.

Regeringen og statsministeren har fået den store klimaåbenbaring, og det sætter vi stor pris på i SF. Men her er trafikken helt væsentlig. De grønne biler skal være billigere, vi skal have indført grønne taxaer i byerne, og busserne skal køre på hybrid og gas. Vi skal have trængselsafgifter, så vi hver især tænker en ekstra, god gang over det, før vi tager bilen om morgenen – jeg kender jo godt selv de der morgener, hvor det regner, og bilen frister en lille smule mere end cyklen – men sidst, men ikke mindst, skal vi have en ordentlig kollektiv trafik.

Vi skal nemlig med statsministerens egne ord have folk ud af bilerne og over i den kollektive trafik. Men det kræver, at den kollektive trafik findes, også selv om man bor lidt uden for byerne, hvorfra toget kører. Det kræver nemlig busser. Så hvis man bor i Uvelse uden for Hillerød, skal der være busser ind til stationsbyen Hillerød, så det bliver nemt.

Den kollektive trafik er i dag desværre både langsom, dyr og besværlig. Den skal i fremtiden være billig, nem og hurtig, hvis vi skal have folk over i den, og så skal den også være lidt lækker. Det skal være sjovt at gå ind i en bus, den skal være rengjort, måske skal den endda have internetforbindelse, og det er langt sjovere end at sidde i en bus, der har set langt bedre dage – vi kender alle sammen de der ret forfærdelige eksempler. Men det kræver, at der er penge til nye busser. Det ville også være oplagt med hurtigere busser i dele af landet, så pendlerne har et godt og hurtigt alternativ til bilen, men det kræver altså også yderligere midler.

Der er blevet råbt meget højt op om besparelserne i busdriften, og virkeligheden er jo ikke så slem for 2009, det anerkender vi også. Men det er altså ikke, fordi julemanden er kommet forbi, eller der er faldet penge ned fra himlen. Nej, det er, fordi kommunerne har drænet kasserne. Nogle kommuner har sparet gymnasiekørslen væk, andre har øget egenbetalingen på skole- og fritidsordningerne og meget mere for at få kommuneøkonomien til at hænge sammen. Men alvoren er der stadig væk både i 2009 og ikke mindst i 2010, her bliver det først sejt.

I boblen på Christiansborg har vi et år til at reagere, og det bør vi tage alvorligt. Vi kan ikke længere holde hænderne op for øjnene og håbe,

at problemet bare går over, det forsvinder nemlig ikke. Alle regioner og kommuners klare melding er, at situationen kun lige holder i 2009. I 2010 er der varslet massive besparelser. F.eks. i Århus skal man spare mellem 40 og 60 mio. kr., i Region Midtjylland er man nødt til at skære halvdelen af de regionale busruter væk, bare for at nævne to eksempler. Men det står desværre ikke alene.

Vi taler ikke kun om et problem for den kollektive trafik, vi taler om et socialt problem, for mange danskere vil have svært ved at bevæge sig rundt. Vi hører, at kommunen nu vil skære ned på midlerne til servicebusserne i Gladsaxe for at opretholde den øvrige busdrift, og det går ud over de ældre. I Grenaa og i Grindsted er det gymnasiebuskørslen, der ryger, og her er det de unge, der kommer i klemme. Hvis busserne ikke kører, er det et stort socialt problem for de befolkningsgrupper, der er afhængige af busdriften: vores børn, de unge og de ældre.

Vi har altså et år til at få styr på situationen, og det bør vi tage alvorligt. SF foreslår derfor en garantifond til busdriften i Danmark, helt konkret foreslår vi 300 mio. kr. Det skal ikke være en generel pose penge, men garantimidler til ekstraordinære situationer med ekstreme rentestigninger og olieprisstigninger. For vi kan ikke alene klare situationen ved at indføre Helsingborgmodellen eller 150 S-modellen. Den fungerer alene, så længe man taler om busruter i områder, hvor der er tilstrækkelig passagergrundlag. Det er klar overfortolkning fra regeringens side, hvis man tror, at sådan nogle projekter alene kan løse bussernes økonomiske krise. Ruter i udkantssområder, herunder specielt busruter med sociale formål, vil slet ikke kunne indgå i den slags projekter.

Det, vi kan lære af Helsingborg, er, at det er en god idé at udvikle langsigtede, geografisk specifikke og konkrete målsætninger, som kan være udgangspunktet for kollektive trafikinvesteringer. Men vi må holde op med at tro, at Helsingborgmodellen kan være det hurtige fix for bustrafikken. I så fald får vi bare en kold tyrker.

Så ja, det er flot, at statsministeren og regeringen er sprunget i den grønne klædedragt, og jeg håber også, at det bliver til mere end bare tøj; at det bliver til reelt indhold, måske et helt grønt menneske. Jeg håber, det får betydning for fremtidens Danmark, for vi har brug for, at klimabatten bliver taget alvorlig. Men det er meget belejligt både at tale om klima og miljø, samtidig med at man trækker tæppet væk under bustra-

fikken i Danmark. Det er vi simpelt hen nødt til at gøre op med. Det er vi i SF villige til, og det håber vi også regeringen er.

Kl. 15:23

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Der er en enkelt kort bemærkning, og den er fra fru Anne-Mette Winther Christiansen.

Kl. 15:24

Anne-Mette Winther Christiansen (V):

Tak. Jeg bliver nødt til at få præciseret, hvordan det er tydeligt for ordføreren, at vi har gymnasier, der er lukningstruede. Det er en ret alvorlig udtalelse at komme med at tale om at lukke gymnasier, som er velfungerende, som har et pænt elevgrundlag, og som oven i købet for nogles vedkommende ligger i udkantssområder og alligevel formår at være med til at bidrage til at få højet uddannelsesniveaue i den del af landet. Så jeg har virkelig behov for, at ordføreren præciserer i tal, hvorfor ordføreren siger, at der er gymnasier – eksempelvis det i Grenaa – der er lukningstruede.

Kl. 15:24

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:24

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jamen det synes jeg også er meget alvorlig sag, som vi skal tage alvorligt herinde. Jeg synes, det er tankevækkende, at Grenaa Kommune kommer med de her udtalelser. Jeg har tallene derfra. Jeg har også tallene fra Sydtrafik i forhold til Grindsted Gymnasium. Der kommer hverken til at være gymnasiekørsel til Grindsted Gymnasium eller til Grenaa Gymnasium, og det siger begge gymnasier højest sandsynligt vil betyde, at de ikke vil have et elevgrundlag. Og hvis man ikke har noget elevgrundlag, har man ikke nogen forudsætning for at have et gymnasium. Men lad os nu håbe, at det ikke bliver konsekvensen. Lad os nu håbe, at der sker noget, som gør, at eleverne kan komme frem. Men hvis ikke eleverne har nogen mulighed for at komme frem, fordi der ikke er nogen busser, så har vi et alvorligt problem. Det er jeg helt enig med spørgeren i.

Kl. 15:25

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Der er yderligere en kort bemærkning fra fru Anne-Mette Winther Christiansen.

Kl. 15:25

Anne-Mette Winther Christiansen (V):

Nu er ordføreren jo selvfølgelig lovlig undskyldt for ikke at kunne være til stede til den infra-

strukturdebat, der foregik på Djursland i onsdags, hvor der var repræsentation af regionsformanden, Midttrafik og borgmestrene fra både Nord- og Syddjursland, og hvor ungdomsudannelserne havde repræsentanter til at tale deres sag. Der var på det møde ikke en eneste, der udtalte, at der ville blive lukket for transport af elever til gymnasiet. Der var tværtimod en klar melding om, at der her skal findes en løsning, og den bliver fundet, og det bliver ikke svært at finde den. Man kan gå ind og læse i aviserne fra i torsdags, hvad der egentlig stod i referatet fra mødet. Så jeg synes, det er et stort drama at sætte op om en sag, som der vitterlig er fundet en løsning på, og som derfor ikke bør indgå i ordførerens betragtninger i dag.

Kl. 15:26

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:26

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg synes, det er alvorligt, når vi rundtomkring i landet ser, at vi kan komme til ikke at have busdrift til vores gymnasier. Derfor har jeg valgt at tage det op i min ordførertale, og derfor har jeg tænkt mig at gøre opmærksom på det, så længe problemet stadig væk eksisterer. Det kan godt være, at man har haft en debat, jeg anerkender, at man har haft en infrastrukturdebat på Djursland, og jeg kan jo høre, at det tyder på, at man godt vil løse problemet. Det synes jeg er glimrende.

Jeg har i går fået en melding om, at problemet eksisterer, og at det ikke kun eksisterer i Grenaa. Jeg har fået en melding om, at problemet også eksisterer i Grindsted. Det tager jeg selvfølgelig alvorligt. Jeg forventer, at jeg af trafikskaberne får at vide, at det problem er løst. Det har jeg ikke fået at vide, jeg har fået det modsatte at vide, og det er jeg selvfølgelig nødt til at inddrage i debatten. Andet ville jo være at skjule ting for borgerne.

Kl. 15:27

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ordføreren. Den næste ordfører er den konservative ordfører, og det er fru Henriette Kjær.

Kl. 15:27

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

I det nyhedsbrev, vi modtager fra Movia, kunne vi i det seneste læse, at bustrafikken i hovedstadsområdet er steget hele 3,3 pct. fra september 2007 til september 2008, og da der åbenbart

er særlig mange mennesker, der har kørt med bus i netop september måned, er den samlede stigning for hele året kun 2,3 pct. Men der er en klar stigning, og det er jo ubetinget positivt, og det viser sig, at der er potentiale for fremgang i busdriften.

Jeg skal ikke kunne sige, hvad årsagen til stigningen skyldes, men det kunne jo tænkes, at det havde noget at gøre med, at bl.a. rute 150S har fået trådløst internet og særligt uddannede chauffører, der er serviceminded og dermed tiltrækker flere kunder. Vi Konservative tror nemlig på, at hvis man gør et produkt attraktivt, vil der også komme flere passagerer til det. Bussen er jo et fantastisk godt transportmiddel. Man kan ofte komme fra dør til dør ved at bruge busen modsat f.eks. nærbanen eller S-tog, der af naturlige årsager ikke stopper lige uden for folks hoveddør. Derfor burde de regionale trafikskaber også kunne få en god busdrift sat i værk.

Men der er mange udfordringer at arbejde med. Efter at mange af de kommunale trafikskaber er blevet lagt ind under de nye regionale trafikskaber, skal man naturligvis finde sine egne ben at stå på og se, hvordan man kan drive både administration og busdrift mest effektivt. Der er f.eks. potentiale i at tænke de blå rutebiler ind i de gule bybussers ruter, der er potentiale i at gå i dialog med uddannelsesinstitutionerne og virksomhederne i lokalområdet for at finde ud af, hvornår behovet for kørsel er til stede. Der er potentiale i at indsætte telebusser eller sende taxaer ud i yderdistrikterne, hvor en stor rutebil aldrig vil kunne fyldes op. Der er mange andre ting, man kan gøre i trafikskaberne, som vil gøre busdriften mere fleksibel og mere rentabel.

Det er altid svært at få en ny, stor organisation til at fungere, og de nye trafikskaber er nye, store organisationer med mange interessenter. Samtidig med at de har skullet etablere sig, har de skullet kæmpe med vigende passagertal. Det skyldes i høj grad, at vi har oplevet velstand og fremgang i samfundet og mange har anskaffet sig en bil eller endda bil nummer to, og det er klart, at det kan mærkes nogle steder på passagersiden. Derudover har vi det sidste års tid set voldsomme prisstigninger på olie, der naturligvis har øget udgifterne for trafikskaberne. Nu er oliepriserne så heldigvis kraftigt faldende igen, og det vil give trafikskaberne mere luft i økonomien.

Forespørgslen her er jo rejst, fordi vi over det sidste halve år har hørt om problemer inden for busdriften i kommunerne og i regionerne. De mangler penge til busdriften og vil gerne have, at staten træder til. Først mente de, der var behov for ca. 300 mio. kr., så blev det imidlertid hurtigt til 500 mio. kr., og vi ventede så spændt på næste vurdering. Den kom så her – dateret den 14. november – til at være 277 mio. kr. Her må jeg altså sige, at *det* kan vi Konservative ikke honorere.

Vi ser sådan på det, at naturligvis har staten ansvaret for den kollektive trafik, der hører under staten, altså skinnenettet, signalerne, statsvejene, DSB og alt det, der har med landstrafikken at gøre, men den kommunale og regionale busstrafik er og bliver et kommunalt ansvar. Kommuner og regioner får penge over bloktilskuddet, og det er en opgave, de selv har sagt ja til at løse. Alt andet ville også være meget underligt. Jeg har svært ved at se for mig, at vi i Folketingets Trafikudvalg skulle have deputationer fra Odense, Hobro eller Slagelse inde og beklage sig over vinterkøreplanerne. Det kræver naturligvis lokalt kendskab, når man skal tilrettelægge lokal busdrift.

Jeg mener heller ikke, at vi skal udskrive en blankocheck til trafikskaberne på 300 mio. kr. eller 500 mio. kr., som de beder om. Vi har jo absolut ingen indflydelse på, hvordan pengene vil blive brugt, og jeg vil da mene, at det er spild af skatteydernes penge, hvis de bliver brugt til at opretholde en alt for stor administration eller til ruter i yderdistrikterne, der ganske enkelt ikke kan bære rutekørsel flere gange daglig, og hvor det faktisk ville være billigere at sende en taxa.

Vi Konservative mener derfor, at trafikskaberne skal bruge tid på at rationalisere busdriften og bl.a. se på Helsingborg, der har haft stor succes med at lokke nye passagerer til. Vi er også parate til at ændre i konstruktionen af de nye trafikskaber, hvis de har vist sig for tunge eller uodynamiske i forhold til at løse den opgave, de er blevet sat til. Men vi er ikke parate til at komme med penge eller til at gøre dem statslige. Tak.

Kl. 15:32

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Der er foreløbig fem korte bemærkninger. Den første er fra hr. Rasmus Prehn.

Kl. 15:32

Rasmus Prehn (S):

Indledningsvis vil jeg gerne glæde mig over, at den konservative ordfører så eftertrykkeligt sæt-

ter Dansk Folkeparti på plads i forhold til den udmelding, der er fra Dansk Folkepartis side, om, at man skulle centralisere den kollektive trafik. Det er jo en vanvittig tanke, og det er meget på sin plads, at også Det Konservative Folkeparti her på Folketingets talerstol tager afstand fra Dansk Folkepartis udmelding.

Så vil jeg gerne sige, at jeg nok synes, at den konservative ordfører i høj grad negligerer problemet, i forhold til hvad man oplever derude. Vi står her med et brev fra en konservativ borgmester, endda en konservativ borgmester i en af de store byer, Odense Kommune. Heri skriver hr. Jan Boye som noget af det første:

Situationen er meget alvorlig, og vi frygter for den kollektive trafiks fremtidige sammenhængskraft.

Så der er altså virkelig alvor på spil her. Der talte ordføreren så om nogle potentialer, der skulle kunne løse det hele. Hvis det var sådan, at man fik noget dialog med uddannelsesinstitutionerne, og hvis man fik telebusser og mindre busser, ville det hele være løst, forstår vi på ordføreren.

Men kan ordføreren fortælle, hvad det er for regionale trafikskaber, som ikke allerede har implementeret de her ting?

Kl. 15:33

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:33

Henriette Kjær (KF):

Det var jo et spørgsmål, jeg havde forventet at få.

For først at kommentere en konservativ borgmesters henvendelse er det jo klart, at man selvfølgelig fra den stol, man sidder i, prøver at mele sin kage bedst muligt. Det ville da være rigtig, rigtig rart med nogle penge fra staten, uanset hvilken kommune eller hvilken region man sidder i, for så skal man ikke gå ind og prioritere i sin egen kommune. Det ville da være nemmere med nogle statspenge, og det tror jeg ikke at man kan fortænke nogen borgmester i at arbejde for, uanset hvilken kommune denne kommer fra.

Det er da helt givet, at man har prøvet, altså at der har været forsøg, bl.a. i Nordjylland, med telebusser, men det er blevet ved forsøg og er ikke rigtig blevet praktiseret. Det bliver skudt til side med, at det er for besværligt, at det kræver nye investeringer. Men som jeg også nævnte, mener jeg, at løsningen nogle steder i meget tyndt befolkede områder er at sende en taxa, for-

di det er meget, meget billigere. For jeg er sådan set enig med nogle af de trafikskelskaber, der anfører, at chaufførens løn jo også er dyr, og der kunne en taxa være en løsning.

Kl. 15:34

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. Rasmus Prehn for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 15:34

Rasmus Prehn (S):

Det er jo ikke bare i Nordjylland, at man har forsøgt sig med telebusser. Det er altså også sket andre steder, og den reaktion, der har været fra passagerernes side, er, at de nærmest opfatter det som en nedlæggelse af ruten. Og på sigt sker der det, at der er så få, der benytter sig af tilbudet, fordi det på en eller anden måde er så utilregneligt, at det sådan set svarer til at nedlægge ruten.

Det er derfor, at man ikke har taget det op ret mange andre steder. Erfaringerne med de her ting har været ringe, og derfor synes jeg, det er lidt sørgeligt at høre, at det bedste, regeringspartierne kan komme frem med af ideer, er ting, som er forsøgt for både 10, 15 og 20 år siden og til og med med fiasko. Altså, nævn bare ét regionalt trafikskelskab, der ikke har dialog med uddannelsesinstitutionerne. Selvfølgelig har man det, og det har man haft i mange år.

Med hensyn til henvendelsen fra Jan Boye: Mener den konservative ordfører virkelig, at der er tale om, at ærindet for den konservative borgmester i Odense er at mele sin egen kage? Eller er det at sikre borgerne i Odense en ordentlig kollektiv trafik, og er det dermed også et nødråb om, at økonomien simpelt hen er for presset?

Kl. 15:36

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:36

Henriette Kjær (KF):

Ja, selvfølgelig er det sådan, at hvis man indsætter telebusser, så nedlægger man dermed også rutebilskørslen, så nedlægger man ruten. Det er jo det, der er hele ideen.

Noget helt andet er, at det sådan set ikke er mig, der skal komme med ideer til, hvordan man skal tilrettelægge den lokale busdrift. Det er kommunerne og regionerne, der har ansvaret for det. Vi har sådan set ikke noget med det at gøre herinde, men vi kan undre os over nogle ting nu, de kommer og beder om nogle penge.

Årsagen til, at jeg ikke vil være med til at bevilge dem penge, er jo, at vi ingen indflydelse

har på, hvordan de bruger dem. Det er da den rene blankocheck, og det vil jeg ikke være med til.

Jeg vil så sige: Ja, selvfølgelig er det da at mele sin egen kage, at man forsøger at få nogle andre til at løse nogle af de problemer, man har, og har svært ved at få løst. Sådan må det nu engang være.

Kl. 15:36

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Den næste korte bemærkning er fra hr. Karsten Hønge.

Kl. 15:36

Karsten Hønge (SF):

Det er vel naturligt, at ordføreren jo har en særlig interesse for det fynske område, hvor vælgerne har været så uforsigtige at indsætte en borgerlig borgmester i Odense. Samtidig er formanden for Fynbus jo konservativ.

Jeg kunne godt tænke mig at høre ordførerens holdning til, at Odense Kommune jo har stået over for at skulle finde godt 26 mio. kr. her i 2008-2009 til busdriften, da det ellers ville have betydet en stigning på 25 pct. i buspriserne, og at man i Middelfart Kommune seriøst overvejede at droppe den kommunale busdrift, men så i sidste øjeblik endte med at finde de 13 mio. kr., der skulle til for at undgå, at der ellers ville være kommet en forøgelse af omkostningerne på 35 pct.

Altså, kommunerne kæmper jo for at få både økonomi og busdrift til at hænge sammen. Derfor kunne jeg tænke mig at høre ordførerens holdning til, om vi ikke her skulle bruge et år på at iværksætte en nødplan for kommunerne, så vi undgår den direkte nedsmeltning af den kollektive trafik?

Kl. 15:38

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:38

Henriette Kjær (KF):

Jamen jeg vil jeg sige, at det er rigtig dejligt, at der er kommet så mange konservative i Odense, at vi sidder på alle de vigtige poster. Det er jo helt fantastisk. Og det betyder så også, at man må tage sig af nogle af de sager, der er, og det er det, der er tilfældet her med busserne.

Men årsagen til, at man skal ud at finde de ekstra penge, er jo for det første, at det er en ny konstruktion, man har lavet med det nye trafikskelskab. Der er jeg helt sikker på, at man nu også får en ny direktør, der kan se på det med friske

øjne, og at der kommer nogle gode forslag til, hvordan man kan rationalisere driften.

For det andet – som jeg også sagde i min ordførertale – er oliepriserne steget. Det været dyrt at hælde brændstof på busserne, og folk har i højere grad fået deres egen bil, så de ikke er steget på de her busser og derfor ikke har bidraget til, at der kom nogle indtægter. Og det er jo årsagen til den krise, der er nu. Det betyder jo selvfølgelig så, at man ikke kan opretholde samme drift, som man havde før, og så bliver man jo nødt til at rationalisere.

Kl. 15:39

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Og så er det hr. Karsten Hønge for anden korte bemærkning.

Kl. 15:39

Karsten Hønge (SF):

Skal jeg så forstå det derhen, at De Konservatives ordførers bedste bud er, at man håber på bedre tider, at det hele nok skal gå, og at hun så i øvrigt tillægger den konservative borgmester i Odense motiver til, at han skal mele sin egen kage – eller har nogle dovne politiske motiver i retning af, at han ikke gider at prioritere?

Jeg synes, det er at have en uforsvarlig holdning til de kommunale muligheder for at få busdriften og økonomien til at hænge sammen.

Kl. 15:39

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:39

Henriette Kjær (KF):

Hvis man kan tale om uansvarlighed, vil jeg sige, at det er SF, der vil finde nogle penge, som jeg ikke helt ved, hvor de vil finde, for det er jo sådan, at hvis vi skal bruge f.eks. 300 mio. kr. – og det tror jeg ikke er nok, det er vel et beskedent beløb set med SF-øjne – jamen så skal vi jo skære et sted på statens budget; så skal vi jo finde nogle penge et eller andet sted. Og hvor er det så lige, vi skal tage dem fra? Eller er det øgede skatter, SF vil have? For det er jo ikke sådan, at staten bare er en julemand, der har en pose penge, som han bare ikke vil dele ud, fordi han ikke er særlig sød.

Hvis staten skal bruge de her penge på den kollektive trafik i kommunerne, skal vi tage dem et sted fra. Der er nogle andre mennesker, der vil blive berørt af, at man tager nogle penge og sender dem ud til kommunerne til busdriften. Derfor bliver kommunerne jo simpelt hen nødt til selv at være med til at løse det her problem. Og

så er jeg i øvrigt fuldstændig overbevist om, at kommunerne tager det op til kommuneforhandlingerne, hvis det har høj prioritet hos dem, når vi når dertil i juni måned.

Kl. 15:40

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Næste korte bemærkning er fra fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 15:40

Pia Olsen Dyhr (SF):

Den konservative klimaminister, fru Connie Hedegaard, gør meget ud af, at vi skal have en grøn profil, også på trafikområdet. Hvis vi gerne have en grøn profil på trafikområdet, kræver det, at vi prioriterer den kollektive trafik massivt.

Er ordføreren ikke enig med mig i, at busserne er en del af den kollektive trafik, at busserne er et vigtigt opkoblingsled til togene rundt omkring i vores land, og at det vil være et problem, hvis vi kommer til at få en reduktion af busdriften? Kan ordføreren ikke være enig med mig i, at det i hvert fald kan blive et stort problem for den fælles klimaudfordring?

Kl. 15:41

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:41

Henriette Kjær (KF):

Nu kan jeg altså ikke lade være med at blive lidt provokeret, for jeg mener selvfølgelig, at busserne skal være der, og jeg er også helt sikker på, at man finder en løsning på den krise, der har været. Men når vi ser klima i den store sammenhæng, ser jeg ikke nødvendigvis busserne – og nu provokerer jeg – som den store frelser.

Hvis vi videreudvikler elbiler og brintbiler, jamen så er det jo noget, der i den grad kan reducere CO₂-udslippet, og så kan man jo ikke sige, at den kollektive trafik er redningen. Men det har vi så ikke gjort endnu, der er ikke mulighed for at køre i elbiler og brintbiler i det omfang, vi gerne ville, og derfor er den kollektive trafik jo en betydelig spiller, når vi skal have nedbragt CO₂-udslippet. Derfor investerer regeringen jo også massivt i kollektiv trafik – i den kollektive trafik, som staten har ansvaret for. Og sådan er opgavefordelingen.

Jeg synes, det ville være dejligt, hvis kommunerne også kunne prioritere den kollektive trafik og planlægge den endnu bedre, end de gør i dag, og det er da mit håb, at de vil kunne finde ud af det.

Kl. 15:42

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Og så er det fru Pia Olsen Dyhr for endnu en kort bemærkning.

Kl. 15:42

Pia Olsen Dyhr (SF):

Vi har faktisk gjort vores hjemmearbejde før den her forespørgselsdebat. Vi har siddet og ringet rundt til samtlige trafikskelskaber, til samtlige kommuner i landet, for at høre, hvad deres bud er på, hvad de skal putte på budgettet, og hvad de har puttet på budgettet, og hvordan situationen med busruter ser ud – hvad for nogle bliver lukket, og hvordan ser regnskabet ud? De kender tallene nu, og det interessante er jo, at samtlige kommuner, samtlige regioner, sætter flere penge af på deres budgetter.

I Gladsaxe Kommune ved vi at det går ud over deres servicebusser – pyt med de ældre – det er i hvert fald, hvad regeringen siger. I Kerteminde ved vi det går ud over skolefritidsordningen – jamen pyt med den. Vi ved, at det nogle steder går ud over gymnasiekørslen – jamen pyt med gymnasieeleverne.

Men bliver det ikke på et eller andet tidspunkt et statsligt ansvar, når man inden for de rammer, som de kommunale budgetter har – og det er vel at mærke regeringen, der pålægger kommunerne de rammer – ikke kan øge billetpriserne til busserne, og busserne så forsvinder?

Kl. 15:43

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:43

Henriette Kjær (KF):

Nu går det jo slet ikke så galt, som fru Pia Olsen Dyhr prædiker. Det blev jo afsløret, vil jeg sige, lige før, at det er bragesnak, fru Pia Olsen Dyhr kommer med her fra talerstolen, når hun påstår, at gymnasiet i Grenaa er lukningstruet. Det bliver der netop fundet en løsning på, og det er meldt ud på et møde, og fru Pia Olsen Dyhr kan læse det i avisen. Men det er jo den her kendte sang: Ulven kommer, ulven kommer. Det gør jo, at man næsten ikke kan tage det seriøst længere.

Jeg anerkender, at der er problemer med trafikskelskabernes økonomi. De har haft det hårdt nogle steder, men jeg kan også se et lys for enden af tunnellen, i og med at oliepriserne er faldet så meget, som de er, og det er virkelig noget, de vil kunne mærke i fremtiden. Og så mener jeg også, at de mangler at finde deres egne ben og drage nytte af de stordriftsfordele, som de vil kunne få, når de begynder at sammentænke re-

gionaltrafik og bybustrafik i de forskellige regioner.

Kl. 15:44

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Den næste korte bemærkning er fra hr. Jonas Dahl.

Kl. 15:44

Jonas Dahl (SF):

Tak for det. Nu har jeg så lige haft fornøjelse af at snakke med vicerektoren ude på Grenaa Gymnasium, og han bekræftede over for mig, at man sådan set kun har fundet en midlertidig løsning, der gælder i starten af 2009. Det er således ikke en langsigtet løsning, der kan redde de elever, som skal gå på Grenaa Gymnasium. Jeg vil bare høre, om fru Henriette Kjær kan bekræfte, at man ikke har fundet en permanent løsning for at redde de elever, som ikke længere kan gå på Grenaa Gymnasium.

Kl. 15:45

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:45

Henriette Kjær (KF):

Jeg kan da oplyse, at man har fundet en løsning, og man har nok højest sandsynligt lavet en midlertidig løsning for at finde en permanent løsning. Det er mit bedste bud på det her.

Kl. 15:45

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. Jonas Dahl for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 15:45

Jonas Dahl (SF):

Det er sådan, at man i Region Midtjylland – som fru Henriette Kjær kender udmærket, idet hun er valgt samme sted som mig, nemlig i Århus – også udmærket kender de budgetter, og det er sådan, at regionen har været nødt til at sætte 150 mio. kr. ekstra af på busbudgetterne for 2009 for overhovedet at få det til at hænge sammen og således ikke engang sikre en bedre service, men bare sikre den samme service, som der har været i 2008. Men for 2010 har regionen allerede nu meldt ud, at man skal nedlægge 58 ud af 120 busruter. Yderligere 23 ruter skal have færre afgange eller bliver delvis lukket. Så synes jeg, at det er lidt utroligt, at vi skal høre, at man nu har fundet en midlertidig løsning og den nok bliver gjort permanent. Men når regionen selv er ude at sige, at der skal lukkes de her 58 ruter, og Grenaa Gymnasium selv siger, at det her kun er en midlertidig løsning, som sikrer eleverne indtil sommerferien, er det så ikke en smule sjofelt at

sige, at det nok måske bliver en permanent løsning engang i fremtiden? Vil fru Henriette Kjær og regeringen love, at man genforhandler den aftale, således at der også fremover sikres en ordentlig kollektiv trafik bl.a. til eleverne fra Grenaa Gymnasium?

Kl. 15:46

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:46

Henriette Kjær (KF):

Hvis der er noget, der ikke er sobert, så er det at smide sådan et gidsel ind i debatten, og nu er det så Grenaa Gymnasium, som SF har udnævnt til lukningstruet. Det er det jo på ingen måde, og hvorfor skulle man lukke netop en rute til et gymnasium, hvor der i øvrigt ligger en handelskole ved siden af, som der netop i morgentimerne og i aftentimerne vil være rigtig god musik i at have kørende der, eller god økonomi i, må man sige, fordi de busser jo må være så godt som fyldt op. Derfor vil det jo være alt andet end fornuftigt at nedlægge netop en rute der.

Nu er mange af de her budgetter jo lavet, dengang dieselpriserne stadig væk var meget, meget høje, og nu er oliepriserne faldet, sådan at det bliver billigere at fylde brændstof på de busser, der skal køre. Det er én ting.

En anden ting er, at man altså ikke må se bort fra, at det visse steder kan være fornuftigt at nedlægge ruter eller lade de busser, der kører på de ruter, køre mindre. Hvis der ikke er passagerer, er det jo dybt, dybt ufornuftigt for miljøet at lade busserne køre tomme og sende CO₂ ud i atmosfæren.

Kl. 15:47

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er der en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 15:47

Per Clausen (EL):

Man kan vel sige, at fru Henriette Kjær ligesom udfylder det hul, der er kommet i dansk politik efter i søndags, hvor Venstre holdt op med at være fodslæbende i de her spørgsmål. Der skal måske være et borgerligt parti, der indtager det synspunkt.

Men fru Henriette Kjær siger meget klart, at der ikke skal gives en krone ekstra til busser, og hvis der så ikke er råd til at drive dem, må de holde op med at køre.

Henriette Kjær har så det rigtige synspunkt, nemlig at det kommer an på prioritering. Jeg vil så bare spørge fru Henriette Kjær, om hun ikke

er opmærksom på, at den konservative skatteordfører tidligere i dag til et forslag om, at man skal lave skattelettelser på omkring 40 mia. kr. om året, sagde: Det synes jeg lyder som en strålende idé.

Det er da alligevel lidt sjovt, at det sker, samtidig med at man siger, at det i hvert fald er helt muligt med 300 mio. kr. til busser.

Kl. 15:48

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:48

Henriette Kjær (KF):

Nu er det jo sådan, at skattelettelser har nogle effekter, der er gavnlige for samfundet. Bl.a. kan de være med til at øge arbejdsudbuddet, så vi kan få folk til at arbejde mere, så vi kan blive opereret, når vi kommer på sygehus, og kan blive passet på plejehjemmene. Det er sådan set det, det hele går ud på, og derfor er det jo en god og fornuftig investering.

Jeg har ikke lyst til at kaste penge efter noget, som jeg for det første ikke som politiker har indflydelse på, som jeg for det andet mener er på vej ind i en positiv udvikling nu, hvor oliepriserne er faldet, og som for det tredje er et lokalt ansvar, som man altså påtager sig i de aftaler, der ligger, og hvor staten i forvejen giver et bloktilskud.

Kl. 15:49

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det hr. Per Clausen for den sidste korte bemærkning.

Kl. 15:49

Per Clausen (EL):

Jeg tror nok, at hvis man sådan foretager en analyse af busdriftens betydning i det danske samfund, kan der også anføres argumenter for, at den gør nytte. Jeg ved godt, at det primært er uddannelsessøgende, ældre, kvinder og andre med lave indkomster, der bruger busser, og at det måske ikke er Det Konservative Folkepartis kernevælgere. Men alligevel tror jeg, at det er nyttige mennesker, at deres aktiviteter er nyttige, og at det derfor er vigtigt, at de kan blive transporteret rundt.

Jeg vil bare spørge fru Henriette Kjær, om det ikke er rigtigt forstået, at regeringen bærer et vist ansvar for den kommunale økonomi, altså at den kommunale økonomi ikke bare aftales mellem KL og regeringen, men at regeringen faktisk lægger en overordnet økonomisk ramme. Derfor er det jo regeringens ansvar, hvordan de økonomiske muligheder er i kommunerne.

Og derfor er det også regeringen, der her har foretaget en politisk prioritering.

Kl. 15:50

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:50

Henriette Kjær (KF):

Jeg er enig i, at busserne gør masser af nytte. Der er mange mennesker, der benytter dem hver dag, og vi skal blive ved med at have busser. Vi skal have et fint forgrenet rutenet, og det har vi også langt de fleste steder.

Der er så nogle steder i yderdistrikterne, hvor man må skære ned. Der er nogle ruter, hvor der bliver kørt for ofte, hvor der ikke er passagerer til det midt på dagen, eller hvad det end måtte være. Det skal man selvfølgelig reducere. Man skal være bedre til måske, hvis der kører en rutebil ud af en større by og ud på landet, at inddrage den i lokaltrafikken i stedet for også at have en bybus, der kører samme vej osv.

Som jeg sagde før, er det jo ikke os, der skal komme med de her gode ideer. Det har vi kloge folk til ude lokalt, men jeg mener, at der er potentiale til at gøre det bedre.

Kl. 15:51

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er der en kort bemærkning fra hr. Magnus Heunicke.

Kl. 15:51

Magnus Heunicke (S):

Debatten i dag har bl.a. handlet om det gode eksempel fra Helsingborg, som også den konservative ordfører har været inde på. Og man kan altså lære meget, hvis man ser på, hvordan man har gjort i Helsingborg. Det tror jeg faktisk hele Folketinget er enige i – lad os da endelig se på nogle, der har en positiv spiral frem for en mere eller mindre negativ spiral. Så lad os endelig lære af det.

Men noget af det, som man kan lære af Helsingborg, er, at det jo ikke kun handler om incitament. Det er en del af det; en helt anden del er jo det partnerskab, som ligger i Helsingborg-modellen, hvor man f.eks. investerer i at lave busbaner, så bussen kommer hurtigere frem. For hvis bussen skal være ordentlig og attraktiv, er det jo ikke kun pris og mange afgang; det er også hurtigere busafgange, så den kommer til at køre lidt mere end de der 12-14 km/t., som er gennemsnitshastigheden her i København.

Så der skal altså også investeres i f.eks. busbaner, hvad man gør i Helsingborg. Men der kan

vi jo desværre se, at regeringens anlægsstop forhindrer kommunerne i at investere i f.eks. busbaner. Var det ikke en god idé, hvis regeringen ophævede anlægsstoppet, for så vidt angår klimafremmende initiativer, som en busbane jo er?

Kl. 15:52

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:52

Henriette Kjær (KF):

Nu er det sådan, at den ramme, der er til anlæg i kommunerne, er større i år end nogen sinde. Den er på omkring 15 mia. kr., så der er plads til masser af anlæg.

Men ud over det vil jeg da gerne medgive spørgeren, at: Jo, hvis man skulle øge den ramme og give kommunerne lov til at bruge flere penge, så er det helt klart tiltag, der vil være venlige over for miljøet, som skulle have førsteprioritet. Så deri er jeg enig. Hvis der på et tidspunkt er behov for at udvide anlægsrammen, skulle det være til formål, som hr. Magnus Heunicke nævnte.

Kl. 15:52

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. Magnus Heunicke for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 15:52

Magnus Heunicke (S):

Der fik vi jo om ikke en indrømmelse, så i hvert fald et skridt på vejen fra et regeringsparti, og det vil jeg kvittere meget for. Men det er selvfølgelig sådan, at vi jo ikke kun vil have det som sådan en hensigtserklæring fra talerstolen; vi vil godt se det i praksis. Og i den forbindelse ved jeg, at der findes kommuner rundt omkring, som jo har planer og er i gang med arbejdet med enten at lave busbaner eller lave bedre busterminaller, som ministeren var inde på – som altså investerer virkelig massivt i at få det gjort eller har planer om at investere i få gjort det lettere, bedre og mere komfortabelt at sidde i og bruge busserne, bruge den kollektive trafik.

Nu hørte jeg den konservative ordfører sige, at hvis man gjorde det, skulle det være det, der kom i første række. Kan vi komme det lidt nærmere? For hvad så med næste år? Er det noget, man fra konservativ side måske vil løfte med ind i regeringen og sige: Det er vores prioritet? For så kan man regne med støtte herfra.

Kl. 15:53

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:53

Henriette Kjær (KF):

Det kan jeg selvfølgelig ikke komme nærmere ind på. Det er jo hele tiden et spørgsmål om, hvordan konjunkturallene ser ud, om der er behov for mere aktivitet i samfundet. Kommer der det, får vi en melding om det, vil jeg da som konservativ arbejde for, at hvis anlægsrammen i kommunerne skal udvides, så skal det være til klimavenlige formål med mere klimavenligt byggeri og i det her tilfælde selvfølgelig bedre forhold for den kollektive trafik.

Kl. 15:54

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er der en kort bemærkning fra fru Mette Gjerskov.

Kl. 15:54

Mette Gjerskov (S):

Jeg bad om ordet, fordi jeg var ved at skvatte ned af stolen, da jeg hørte den konservative ordfører sige, at kollektiv trafik ikke nødvendigvis skal være en del af løsningen på klimaspørgsmålet. Og så blev jeg vældig bekymret. Heldigvis, heldigvis fortsatte ordføreren. Jeg var så bekymret over, at vi alle sammen skulle sætte os ned med hænderne i skødet og vente på elbilerne, for der går nok et par år, før vi har hundrede procent elbiler i det her land. Så jeg synes, det er vigtigt, at vi holder fast i, at busdriften har brug for en håndsrækning og har brug for den nu. De 300 mio. kr., som vi nu her fra Socialdemokratiets side flere gange har nævnt, er det akutte behov, man har i busselskaberne. Det handler jo alene om at få tingene til at hænge sammen. Så har vi ikke fået sænket priserne endnu. Oprindeligt var det jo noget med at skulle sænke priserne. Så kunne vi ikke bare blive enige om, at vi holder niveauet – det er de 300 mio. kr., så holder vi niveauet.

Kl. 15:55

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:55

Henriette Kjær (KF):

Jeg er helt overbevist om, at økonomien i busdriften vil komme mere i balance nu, hvor oliepriserne falder. Og så mener jeg altså også stadig væk, at konstruktionen af trafikelskaberne er forholdsvis ny. Det kan godt være, at der er nogle barrierer i den konstruktion, som gør det mere besværligt end som så at drive busdriften, og som måske også gør det dyrere. Det kunne jeg godt tænke mig en analyse af, altså om der ligger nogle systembarrierer der, som vi kan være

med til at ændre på herinde fra Christiansborgs side. Det vil vi meget gerne være medvirkende til.

Jeg mener så, at man har sovet lidt i timerne i busselskaberne, og jeg tror på, at man godt kunne have drevet busdriften mere effektivt, men jeg mener, at der som sagt er lys forude, og jeg tror på, at man nok skal finde et leje, hvor vi vil se et fint forgrenet net af busdrift, samtidig med at der er balance i økonomien.

Kl. 15:56

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det fru Mette Gjerskov for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 15:56

Mette Gjerskov (S):

Tak. Jeg kan forstå, at problemerne med busdriften ikke handler om, at man har skåret ned med 300 millioner om året siden 2004. Det er simpelt hen, fordi der sidder nogle lallende amatører derude og driver busselskaber; de kunne bare drive det meget mere effektivt, siger den konservative ordfører.

Det synes jeg er lidt rystende, og jeg vil gerne spørge om, hvad den konservative ordfører egentlig har tænkt sig, at passagererne skal gøre ved det.

Hvis jeg skal her fra Christiansborg til Rådhuspladsen, koster det mig 20 kr. for en busbillet. Hvis jeg skal hjem til Gundsømagle, koster det mig 90 kr.: Det er den situation, buspassagererne oplever, når de står derude og ser langt efter bussen, mens det blæser og regner og sner i det ganske land.

Hvad har den konservative ordfører egentlig tænkt sig at gøre ved den situation? Er det bare at sige, at det er nogle amatører, der driver busselskaberne, og at kommunerne laver kasse-tænkning? Alle mulige andre har problemet, og vi folketingspolitikere vasker bare hænderne, og så må folk jkke rundt på apostlenes heste.

Kl. 15:57

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:57

Henriette Kjær (KF):

Årsagen til, at den her regering fjernede det tilskud på 300 mio. kr., som busselskaberne fik, var jo, at det godt nok var et tilskud til busselskaberne – altså et tilskud til busbilletten, så den kunne blive billigere – men det var jo ikke sådan, at man fik flere passagerer over i busserne, og det var det, det hele handlede om.

Hvis man vil bruge det her i miljødebatten, som fru Mette Gjerskov gerne vil, og som SF gerne vil, så skal vi have folk til at stille bilen og tage den kollektive trafik – og meget gerne busserne. Det gjorde de ikke ved den ordning, Socialdemokraterne havde lavet.

Så det blev altså billigere for dem, der i forvejen kørte med den kollektive trafik, og sådan vil det jo også være, hvis man nedsætter busbilletsprisen. Så vil man i stedet for at gå fra et stoppested til et andet ude i regnvejret måske alligevel hoppe ind i bussen. Men det vil ikke få de folk, vi vil have til at stille bilen, til at tage den kollektive trafik, og det er jo det, hele øvelsen går ud på. Derfor skal vi jo tænke os om. Det skal jo være et klogt tilskud til den kollektive trafik og, ja, ikke bare et rent tilskud for tilskuddets skyld.

Kl. 15:58

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken. Den næste ordfører er så den radikale ordfører, og det er hr. Johannes Poulsen.

Kl. 15:58

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

Når man har hørt på den nu snart 3 timer lange debat i dag med afsæt i forespørgslen, kan man godt gå hen og få det indtryk, at man lever i forskellige verdener, afhængig af hvem man spørger. På den ene side er der nogle, der tegner et billede af, at alt stort set er idel lykke, det hele kører, som det skal, og tingene er i orden. På den anden side tegnes der et billede af, at alt er elendighed, vi står ude i regn og kulde, som fru Mette Gjerskov sagde, på apostlenes heste og venter på busser, der ikke kommer, og det hele er helt, helt forfærdeligt.

Jeg tror sådan set ikke, at nogen af billederne er korrekte, og jeg synes egentlig, at det ville klæde Folketinget og debatten, hvis man måske i lidt højere grad fokuserede på nogle af de områder, hvor man dokumenterbart kan konstatere, at her er der ting, der kan forbedres i forhold til de målsætninger, vi gerne vil opnå i forbindelse med kollektiv trafik og det at flytte folk fra specielt individuelle biler til busser og tog og med de miljøgevinster, der ligger i forlængelse af det, og det, vi også gerne vil sikre, nemlig at der er en fundamental service i vore byer, men for den sags skyld også på landet, som betyder, at hvis ikke man har mulighed for at transportere sig individuelt, f.eks. på cykel eller anden måde, så har et andet tilbud i form af en kollektiv trafik, der fungerer. Der må man jo nok sige, at

hvis man kigger nærmere efter under de mange ord, er der naturligvis nogle steder, hvor der er udfordringer, som trænger til at blive belyst nærmere, og som trænger til at blive – hvad skal man sige – taget hånd om.

Først og fremmest synes vi fra radikal side, at der hvor man må konstatere, at busdriften er presset, er i de tyndbefolkede dele af landet, og det er i landsbyer. Der er der hårdt pres på, forstået på den måde, at vi kan konstatere dokumenterbart, at der bliver færre ruter og færre afgange, og derfor bliver det også sværere for de mennesker, der er afhængige af den kollektive trafik, at kunne bo og leve det pågældende sted, hvis man rent faktisk skal transporteres.

Der har i dag været en debat om navngivne gymnasier. Den kan man selvfølgelig godt forlyste sig med, men det er jo en kendsgerning i alt fald, at man bliver nødt til at have en fundamental service på busområdet i landsbyer og landområder, hvis man vil sikre, at folk kan bo i landsbyer og landområder og f.eks. frekventere ungdomsuddannelserne, der som oftest ligger i en lidt større by. Der bliver selvfølgelig nødt til at være en service, der er i orden på de områder, som gør, at man rent faktisk kan nå frem. Jeg synes, at det, man bør fokusere fremadrettet på – ikke mindst når man skal investere i fremtiden – er at sikre, at sådan nogle helt fundamentale serviceområder rent faktisk også er dækket ind. Der kan man så diskutere, om det kræver flere penge eller ej. Jeg synes ikke, at man kan afvise, at det kunne betyde, at der skulle flere penge til. Det skulle måske være i en anden form, end vi har set det hidtil, og jeg er sådan set enig med de ordførere, bl.a. fru Henriette Kjær, der har sagt, at der jo hverken miljømæssigt eller på anden måde er noget sjov i, at der kører nogle store tomme busser rundt i nogle områder, som rent faktisk hverken til opfyldelse af miljømæssige eller servicemæssige mål bidrager positivt, men at man i stedet finder mere intelligente løsninger.

Det er da også meget mere interessant set med vores øjne, og derfor har vi også lagt vægt på, at man fokuserer på de erfaringer, som drages både indenlands og udenlands, hvor man målrettet satser på, at kunden oplever tilbuddet som spændende og godt og interessant. Der er man faktisk også i stand til at tiltrække flere passagerer. Det skal vi naturligvis lære af, og det skal vi naturligvis bruge til noget fornuftigt, og det synes vi man først og fremmest skal have fokus på.

Men i forhold til den debat, der har kørt om statsligt medansvar – og der undrer vi os lidt over, at regeringspartierne og Dansk Folkeparti ikke kunne se det – synes vi naturligvis også, at der samlet set også er et statsligt medansvar for, at tingene fungerer ordentligt. Jeg er enig i, at det er kommunerne og regionerne, som har det primære ansvar, og som udgangspunkt har ansvaret for busdriften, men naturligvis er det statens ansvar, hvordan man så at sige lægger rammerne til rette, og specielt i forhold til regionerne har staten et medansvar, fordi man har indrettet regionernes finansiering på den måde, man nu engang har.

Kommunerne kan dog lave en tværgående prioritering. Det vil sige, at de kan vælge at flytte penge fra et område til et andet område og dermed prioritere den kollektive trafik i form af busserne, hvis de ønsker det, og for den sags skyld også gøre det modsatte, hvis de ønsker det. Regionerne er derimod sværere stillet i den sammenhæng. De kan flytte en ganske lillebitte smule rundt, men der er meget stærke begrænsninger på, hvad man kan flytte rundt i regionerne, og det skyldes jo, at man har lavet en finansiering, hvor man ikke selv skaffer sig sine indtægter og heller ikke selv må flytte rundt og lave tværgående prioriteringer, som man ellers må i alle andre politiske fora. Det synes vi er et problem, og man har naturligvis et statsligt medansvar for, at man har en sådan finansieringsmodel, og vi så meget gerne, at man fik kigget nærmere på det og dermed fik givet mere frihed også til regionerne i forhold til at løse deres opgaver, hvor de er bundet meget op på det i dag. Derfor skal jeg på vegne af Det Radikale Venstre fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget lægger vægt på, at det som udgangspunkt er kommunerne og regionerne, der har ansvaret for beslutninger om service – og dermed finansiering – af bustrafikken.

Samtidig anerkender Folketinget, at staten har et medansvar for, at busdriften kan oprettholdes på tilfredsstillende og velfungerende vis.

Folketinget opfordrer på den baggrund regeringen til sammen med kommuner og regioner at bygge videre på de positive erfaringer fra Helsingborg, hvor passagertallet er steget 18 pct. fra 2004 til 2006. Fremgangen skyldes blandt andet klare målsætninger, en langsigtet strategi,

samt at busselskaberne får en bonus efter passagertal og passagertilfredshed. Der er tilsvarende forsøg i Danmark, som foreløbig viser meget gode resultater, og Folketinget opfordrer til, at disse erfaringer inddrages i en fremadrettet forbedring af busdriften.

Endelig hilser Folketinget det velkommen, at regeringen i den kommende investeringsplan vil investere massivt i den kollektive trafik. Folketinget opfordrer regeringen til at have fokus på sammenhængen i den kollektive trafik og mellem transportformerne i forbindelse med investeringsplanen.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 12).

Kl. 16:05

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse:

»Folketinget lægger vægt på, at det som udgangspunkt er kommunerne og regionerne, der har ansvaret for beslutninger om service – og dermed finansiering – af bustrafikken.

Samtidig anerkender Folketinget, at staten har et medansvar for, at busdriften kan oprettholdes på tilfredsstillende og velfungerende vis.

Folketinget opfordrer på den baggrund regeringen til sammen med kommuner og regioner at bygge videre på de positive erfaringer fra Helsingborg, hvor passagertallet er steget 18 pct. fra 2004 til 2006. Fremgangen skyldes blandt andet klare målsætninger, en langsigtet strategi, samt at busselskaberne får en bonus efter passagertal og passagertilfredshed. Der er tilsvarende forsøg i Danmark, som foreløbig viser meget gode resultater, og Folketinget opfordrer til, at disse erfaringer inddrages i en fremadrettet forbedring af busdriften.

Endelig hilser Folketinget det velkommen, at regeringen i den kommende investeringsplan vil investere massivt i den kollektive trafik. Folketinget opfordrer regeringen til at have fokus på sammenhængen i den kollektive trafik og mellem transportformerne i forbindelse med investeringsplanen.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 12).

Dette forslag til vedtagelse vil indgå i de videre forhandlinger.

Transportministeren.

Kl. 16:06

Transportministeren (Lars Barfoed):

Det har været en interessant debat, men på et tidspunkt under debatten her fik jeg lyst til og et

behov for lige at gå hen og kigge ud ad vinduet. Jeg kan berolige ordførerne, der er til stede her, og som ikke har benyttet sig af at kigge ud ad vinduet, med, at busserne kører endnu. Jeg så flere busser derude, og det så ud, som om de havde det godt, og at der var mange passagerer i dem.

Så jeg tror godt, at jeg kan mane de rygter, der har været, i jorden. Jeg tror, at der var en spørger, der brugte det udtryk, at den kollektive trafik var ved at nærme sig en nedsmeltning. Jeg tror roligt, jeg kan sige, at så galt er det i hvert fald ikke gået endnu, og der er ikke noget, der tyder på, at det går den vej.

I øvrigt har jeg jo tilkendegivet, at regeringen rent faktisk agter at investere ganske massivt i den kollektive trafik i den kommende tid.

En ting, som jeg synes det er vigtigt at være meget opmærksom på i den debat, som vi har her, er, at beslutninger og beslutningskompetence må hænge snævert sammen med økonomisk ansvar. Altså, hvis man adskiller det økonomiske ansvar fra dem, der tager beslutningerne, så går det galt. Hvis det er sådan, at kommunerne tager beslutningerne på et område som det her, altså med at drive busser, men at den økonomiske risiko ligger hos staten, så går det galt.

Det kan ikke være rigtigt, at hvis kommunerne ikke kan få det her med at drive busser til at hænge sammen – de vil gerne have nogle flere penge; de mener, det giver underskud – så kan de bare kigge hen på staten, og så skal staten betale for det underskud, der etableres i kommunerne.

Det holder naturligvis ikke. Det gælder alle mulige steder, at de, der træffer beslutningerne, også må bære den økonomiske risiko ved de beslutninger, som de træffer. Og det gælder også busdrift. Det er simpelt hen god gammel latin, som vi skal holde fast i.

Jeg har jo også forstået, at der er bred enighed om, at det her må være et kommunalt ansvarsområde. Det ville da også være mærkeligt, hvis det f.eks. var transportministeren, som skulle tilrettelægge busdriften udeomkring i landet, og som skulle tilrettelægge timetallet for busserne til Grenaa Gymnasium; det var fru Pia Olsen Dyhr jo bl.a. meget optaget af. Mener fru Pia Olsen Dyhr virkelig, at det er transportministeren, som skal lave ruteplaner for, hvornår man skal rundt om gymnasiet i Grenaa? Det tror jeg ikke at fru Pia Olsen Dyhr mener.

Altså, man må tage konsekvensen af, om det her er et kommunalt ansvar eller ikke er det.

Hvis det er et kommunalt ansvar, skal man holde fast i det. Sådan må det være. Men der er jo en tendens til, at så snart nogen siger, at der er problemer, og at tingene nogle steder ikke fungerer ordentligt, er der nogle folketingsmedlemmer, som mener, at så må Folketinget straks påtage sig ansvaret i stedet for.

Kl. 16:10

Der er da sikkert kommuner, hvor det med busdriften ikke fungerer helt så godt, som det burde; det vil jeg gerne medgive. Der er sikkert anledning til kritik af den måde, busdriften foregår på flere steder rundt omkring i landet, mens det andre steder kører fremragende. Sådan er det jo. Men så må det altså i sidste ende være vælgerne i den pågældende kommune, hvor kommunalbestyrelsen ikke er i stand til at forvalte det ansvar ordentligt, som tager med i deres overvejelser, når de skal stemme til kommunevalget, om det nu er de rigtige politikere, de har valgt.

Det nytter ikke noget, at folketingsmedlemmer straks begynder at sige: Så skal vi nok sørge for, at busserne kører omkring Grenaa Gymnasium på det tidspunkt, hvor eleverne skal møde, og det tidspunkt, hvor eleverne skal hjem.

Så til fru Pia Olsen Dyhr og andre, som er lidt tilbøjelige til at lade isen i maven smelte og tænke, at så må vi nok hellere sørge for kommunen og sørge for, at det her fungerer ordentligt, vil jeg sige, at de skal have is i maven, holde fast i, at det her er et kommunalt ansvar, og lade være med at ryste på hånden, men overlade det til kommunerne og vælgerne i den enkelte kommune at tage sig af de ting. For ellers giver det kommunale selvstyre ikke længere nogen mening.

Så er det naturligvis Folketingets, regeringens og transportministerens ansvar, at vi overordnet set har en lovgivning og en måde at organisere også busdriften på, der fungerer ordentligt og er fornuftig. Derfor har jeg også erklæret mig fuldstændig villig til, at er der steder, hvor vi kan gøre lovgivningen bedre, så vi kan styrke busdriften, så gør jeg gerne det. Jeg tager gerne en drøftelse med ordførerne om ændringer i lovgivningen, hvis det er sådan, at man kan påpege, at vi kunne gøre de lovgivningsmæssige rammer for busdriften bedre, for at styrke busdriften. Jeg tager gerne en dialog med Folketingets medlemmer om det.

Jeg har også sagt, at jeg agter at tage rundt og besøge alle trafikskaberne netop for at høre, hvordan situationen er rundt omkring. Er der

ting, vi fra Folketingets og regeringens side kan gøre bedre, er vi parate til det. Også inden for de nugældende rammer arbejder vi på at se, om der er behov for at stramme op på vejledninger og lignende, for at ansvarsfordelingen kan stå klarere.

Ellers må jeg sige, at jeg synes, debatten i dag har været præget af, at man ligesom har delt sig i to lejre. Det var hr. Johs. Poulsen også lidt inde på. Jeg tror, at hr. Johs. Poulsen sagde det på den måde, at det lyder, som om det er to forskellige verdener, man bevæger sig i. Og det kan jeg sådan set godt medgive.

Den ene gruppe – som jeg i hvert fald har noteret mig består af hr. Kristian Pihl Lorentzen, hr. Kim Christiansen og fru Henriette Kjær, og hr. Johs. Poulsen, må jeg vel også sige – har været optaget af, at i det omfang, der er nogle problemer, må vi finde nogle kreative løsninger og ikke mindst inden for de nugældende rammer se, om man kan gøre tingene bedre ved at lære af hinanden, udvikle måden at drive busser på, tænke forretningsmæssigt osv., altså finde nogle løsninger, se nogle muligheder.

Der har så været en anden lejr – det har jo så været hr. Per Clausen, hr. Magnus Heunicke og fru Pia Olsen Dyhr – som mere har været optaget af det her med pengene. Det eneste svar, vi stort set har hørt fra den lejr, har været: Send flere penge. Det er det eneste, man hører. Man gør overhovedet ingen forsøg på at spørge: Kunne vi gøre noget bedre? Kunne vi gøre tingene på en anden måde?

Jeg skal medgive, at hr. Magnus Heunicke i et spørgsmål her til sidst var lidt inde på nogle tanker om busbaner, som jeg egentlig synes er interessante, og inde på det her spørgsmål om, hvorvidt vi kunne lære noget af Helsingborg. Men selv dér var hr. Magnus Heunicke mission med at nævne Helsingborg jo egentlig, at det betød noget, om vi hældte nogle flere penge i tingene.

Altså, det nytter ikke noget, at vi her i Folketinget, når der er problemer og der skal findes løsninger, kun tænker på at sende flere penge. Det ruinerer landet, hvis man bliver ved med at tænke på den gammeldags socialdemokratiske måde, at det eneste, det drejer sig om, når man skal løse problemer og gøre tingene bedre, er at sende flere penge. Sådan kommer man heller ikke til bedre at drive busser her i Danmark.

Men det, der så forener os, er, at alle ordførere, synes jeg, har erklæret en ubetinget kærlig-

hed til busserne. Det synes jeg er godt. Det er jo trods alt et godt udgangspunkt – kærligheden til busserne – og det håber jeg også i virkeligheden er noget, vi kan forenes om i sidste ende: at vi sammen kan prøve at analysere de her problemstillinger, få et bedre talmateriale, et bedre analysegrundlag, så vi har et fælles grundlag for at vurdere, om der er problemer, hvor problemerne er, og hvordan vi kan løse dem, og måske også, når vi nu om kort tid skal forhandle om en investeringsplan, kan finde et bredt flertal for en investeringsplan, der ikke mindst styrker den kollektive trafik. For der er også en fælles enighed om, at den er helt afgørende – både for at løse de trafikale udfordringer i Danmark og for at løse de klimamæssige udfordringer. Og det synes jeg – på trods af det med de to verdener, som jeg måske skar lidt firkantet ud, men overdrivelse fremmer jo forståelsen – giver mig en tro på, at der alligevel kan være et ganske godt fælles grundlag for at drøfte os frem til en bred enighed blandt måske endda de fleste partier i Folketinget om en investeringsplan, der styrker den kollektive trafik i Danmark.

Kl. 16:16

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ja tak. Der er nogle korte bemærkninger. Den første er fra hr. Magnus Heunicke.

Kl. 16:16

Magnus Heunicke (S):

Ministeren sagde i sin tale her, at man ikke skal sende flere penge for – som jeg noterede ned, at han fik sagt flere gange i sin talestrøm – at løse problemer. Det vil sige, at vi har ministerens ord for, at der altså er et problem, som skal løses her. Så langt så godt, vil jeg sige. Vi må så finde ud af, om det skal løses ved at give penge, ved at stille krav eller ved bare at håbe på, at det kommer til at gå bedre.

Ministerens sammenstilling med, at de, der har det økonomiske ansvar, også er dem, som må løfte arbejdet, er jeg helt på linje med, og derfor forstår jeg simpelt hen ikke, hvorfor regeringen har spændt et så hårdt net af regler ud over kommunernes økonomi, at de altså er forhindret i at udføre opgaven.

Jeg står her med en artikel fra Fyens Stiftstidende fra oktober måned, hvor borgmesteren i Kerteminde siger: Busserne hører under serviceudgifterne, og der er vi fanget på vores aftale med regeringen, som betyder, at vi skal betale lige så meget i bøde, som vi bruger over det aftalte beløb, så vi kan intet gøre.

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 16:17

Transportministeren (Lars Barfoed):

Hr. Magnus Heunicke var glad for at kunne fange mig i at mene, at der er et problem. Jeg havde nær sagt, at hvis der kun var ét problem, så var det da vel til at overse. Ork! Jeg tror, at der er flere problemer. Der er sikkert mange problemer og udfordringer rundt omkring.

Kl. 16:17

Det er jo ikke problemfrit at drive busselskab, og vi kan da bestemt notere, at der har været problemer – vi kan f.eks. tage Fyn, hvor der har været problemer med at få køreplanerne til at hænge fornuftigt sammen. Det har i meget høj grad været forårsaget af en, skal vi sige, uheldig proces med, hvordan man fik tilrettelagt de her køreplaner. Og sådan kan man sikkert mange steder i landet finde problemer, der skal løses. Jeg siger bare, at det er dem, der har ansvaret, der skal løse problemerne, og det er også dem, der har ansvaret, som skal sidde med det økonomiske ansvar. Sådan må det hænge sammen.

De der generelle betragtninger om kommunernes økonomi, som hr. Magnus Heunicke så bevæger sig lidt ind i, er i hvert fald for mig en bekræftelse på – og det er jeg så glad for at vi kan være enige om – at det her ikke er et spørgsmål om, at vi har en cigarkasse, hvor der er nogle penge til busser; det her drejer sig om bloktilskuddene, og hvis man er utilfreds med økonomien i kommunerne, så er det bloktilskuddene, man skal diskutere.

Kl. 16:18

Anden næstformand (Søren Espersen):
Hr. Magnus Heunicke.

Kl. 16:18

Magnus Heunicke (S):

Det har kommunerne og regionerne jo netop også prøvet at gøre, når de til forhandlinger gentagne gange har taget sagen op, og vi ved jo positivt, at det er blevet taget op fra deres side, regeringen har bare ikke villet give en krone til formålet. Man sagde f.eks. til Danske Regioner: I kan ikke få penge til busser. I må forhandle noget andet, men ikke busområdet. Så hvad skal man næsten gøre ude i f.eks. regionerne eller kommunerne, når man fra regeringens side altså ikke er lydhør for det? Man kan vel næsten ikke tale det mere op, end man har forsøgt at gøre her. Jeg citerede borgmesteren i Kerteminde og også borgmesteren i Odense, den største kommune på Fyn, som ministeren jo selv nævnte,

som skrev et brev til ministeren og hele Folketingets Trafikudvalg, hvor borgmesteren skrev, at situationen er meget alvorlig, og at de frygter for den kollektive trafiks fremtidige sammenhængskraft. Deler ministeren slet ikke det syn på verden, som hans partifælle i Odense giver udtryk for her?

Kl. 16:19

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 16:19

Transportministeren (Lars Barfoed):

Nej, jeg deler ikke den frygt, som borgmesteren i Odense giver udtryk for i det brev. Jeg mener ikke, at der er fare for den kollektive trafik som sådan. Jeg er helt opmærksom på, at der har været nogle problemer på Fyn. De problemer, der har været på Fyn, skal løses på Fyn. Men jeg mener ikke, at der er nogen som helst generel risiko for den kollektive trafik.

Når vi ser på antallet af køreplanstimer i 2009, som de er budgetterede, kan vi se, at det jo er et nogenlunde uændret niveau for hele landet som sådan. Der er steder, hvor der er en lille nedskæring, steder, hvor der er en lille stigning, og det dækker over omtrent det samme antal køretimer i busserne i Danmark næste år, som vi har i år. Så jeg mener ikke, at der er nogen grund til generelt at frygte noget.

Men noget andet er så, at vi skal styrke den kollektive trafik, og hvis vi ser på det over en årække, kan vi se, at passagertallet i busserne har været faldende. Der skal vi gøre noget for at skabe incitament, som det hedder på moderne dansk, til at styrke busdriften, til at få flere til at vælge bussen, og det gør vi ved at gøre busserne attraktive.

Kl. 16:20

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Rasmus Prehn for en kort bemærkning.

Kl. 16:20

Rasmus Prehn (S):

Vi må jo sige, at vi virkelig ser en minister i hopla her, der slår gækken løs og ligefrem peger ud ad vinduet og siger: Se bare, busserne kører jo.

Sagen er den, at vi jo aldrig nogen sinde påstået, at busserne ikke kørte; vi har bare påstået, at det er sådan, at der er steder, hvor servicen er blevet ringere. Det er jo meget alvorligt, det her. Det er jo ikke et spørgsmål om, at vi bare fremmaner et eller andet skræmmebillede; det er et spørgsmål om, hvorvidt vi tager henvendelser fra borgere alvorligt. Der findes altså ældre mennesker i udkantsområder, som ikke har den

samme busservice i dag, som de havde tidligere, og som har sværere ved at komme ind og handle, ind og besøge deres børnebørn, ind og deltage i aktiviteter i aktivitetscenteret. Det er det, vi prøver at tage alvorligt.

Vi har heller ikke sagt: Bare send flere penge. Det, vi har sagt, er: Lad være med at blive ved med at sende færre penge, lad være med at blive ved med at udhule økonomien. Vi havde tidligere en diskussion med Venstres ordfører om det takstilskud, som man gav under den socialdemokratiske regering, og som man faktisk fortsatte med helt op til 2004, men som den nuværende regering har reduceret, så der er blevet 300 mio. kr. mindre hvert eneste år. Det er da færre penge. Skulle man ikke bare starte med at give det samme, som man hidtil har gjort, i stedet for at sige, at vi råber op om flere penge, for det har vi faktisk aldrig nogen sinde sagt noget om.

Kl. 16:21

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 16:22

Transportministeren (Lars Barfoed):

Det var mange spørgsmål, som det kan være svært at svare på inden for svaretiden.

Hr. Rasmus Prehn siger, at man ikke har påstået, at busserne ikke kører. Nej, men vi har da i hvert fald hørt Socialdemokrater i dag tale om total nedsmeltning af den kollektive trafik, og det er da rimelig markante ord at bruge. Nå, der bliver rystet på hovedet, men så var det måske en anden ordfører, der brugte det udtryk. Jeg beklager det, hvis det ikke var en Socialdemokrat, men udtrykket blev i hvert fald brugt.

Jeg mener kun, jeg hører, at Socialdemokratiet vil sende flere penge. Det er det, hele debatten har gået på, og hr. Rasmus Prehn slutter jo også med at spørge til de 300 mio. kr. – jeg skal lige sige, at det mig bekendt er 360 mio. kr., bare så vi er enige om tallets størrelse – som var et tilskud, man gav i 1997, efter at Socialdemokratiet under en finanslovforhandling blev presset af venstrefløjen til at gøre det. Så nedsatte man taksterne med et tilskud på 360 mio. kr. til busser og lokale baner. Det blev så fjernet igen, fordi der var en analyse, der viste, at det egentlig ikke gav særlig mange flere passagerer, og derfor valgte den nuværende regering i en finanslovaftale i stedet for at bruge pengene til at investere i bedre jernbaner. Så pengene bliver i den kollektive trafik, men til et formål, som i højere grad styrker den kollektive trafik end det takstilskud, som So-

cialdemokratiet altså fik med i en finanslov under pres fra venstrefløjen.

Kl. 16:23

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ja tak. Jeg skal bede ministeren om at overholde taletiden. Hr. Rasmus Prehn for endnu en kort bemærkning.

Kl. 16:23

Rasmus Prehn (S):

Altså, vi underdriver jo gerne i Socialdemokratiet. Vi er tit blevet beskyldt for altid at overdrive og puste tingene op, men når nu ministeren selv er inde på det, ja, så er vi faktisk beskedne, vi puster os ikke op. Jeg sagde et beløb, som jeg mente var det rigtige, men ministeren kan så bekræfte, at der rent faktisk har været givet endnu mere. Det viser jo bare, at vores tal er de rigtige.

Det er i øvrigt rigtig positivt, at ministeren her kan bekræfte, hvad Venstres ordfører hele vejen igennem nægtede at indrømme, nemlig at der havde været et tilskud fra staten ud til kommunerne og regionerne til at drive kollektiv trafik. Det er så fjernet nu, og effekten har været færre ruter, færre passagerer, ringere kollektiv trafik. Det glæder mig, at ministeren indrømmer, at det altså ikke kun er kommunerne eller regionerne, der har haft ansvaret for det her. Tidligere har der været et statsligt tilskud, men ministeren puster sig op og siger: Det er god, gammel latin, at de, som har beslutningskompetencen, også har det økonomiske ansvar. Jamen altså, tidligere har der været et statsligt tilskud, og det er der ikke længere.

I øvrigt er det sådan, at de kommuner, som gerne vil løse opgaven nu, er presset af et nidkært serviceloft, som regeringen har indført. Så man har jo sådan set ikke den reelle beslutningskompetence ude i kommunerne, for det er staten, der bestemmer over økonomien.

Kl. 16:24

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 16:24

Transportministeren (Lars Barfoed):

Undskyld jeg siger det, men hr. Rasmus Prehn er fuldstændig galt afmarcheret i den sag her, fuldstændig – altså, det bliver jeg nødt til at sige. For det første er det ikke korrekt, at Venstres ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen, skulle have benægtet det, det gjorde Venstres ordfører slet ikke. For det andet har det, at det tilskud er blevet fjernet igen, jo ikke betydet, at der er blevet færre passagerer, og at trafikken kører dårligere

eller noget som helst. Jeg vil da gerne bede om den analyse, der viser den årsagssammenhæng.

Forholdet er rent faktisk det, at analyser viste, at det tilskud på de 360 mio. kr., man gav tilbage i 1997, stort set ikke medførte flere passagerer. Jeg mener at erindre, at det i hvert fald var under 3 pct. flere passagerer, der var i den periode, og en del af det var i virkeligheden forårsaget af bedre forbindelser over Storebælt. Så det gav stort set ikke nogen effekt, og derfor besluttede den her regering, at det nok gav bedre effekt, at vi styrkede jernbanen ved at investere mere i jernbanen, og det har nok mere betydning for den kollektive trafik. Så når nu taksttilskuddet ikke gav nogen passagerfremgang, kan man jo heller ikke påstå, at det at tage det væk igen har givet en passagertilbagegang. Det hænger simpelt hen ikke sammen.

Kl. 16:26

Anden næstformand (Søren Espersen):

Fru Pia Olsen Dyhr for en kort bemærkning.

Kl. 16:26

Pia Olsen Dyhr (SF):

Det er jo lidt morsomt, når ministeren både opfordrer os til at have is i maven og så samtidig udtrykker sin store kærlighed til busserne. Jeg ved ikke, om de to ting kan hænge sammen, men pyt da.

Jeg vil gerne vise, at vi i SF faktisk har is i maven. Vi mener selvfølgelig, ligesom ministeren lægger op til, at vi ikke bare skal pumpe penge ud til alle, der råber: Send flere penge. For så er jeg ikke i tvivl om, at der vil være flere, der råber højt, at vi skal sende flere penge, og så har vi, som ministeren ganske rigtigt lagde op til, et stort hul i statskassen.

Men det, der er humlen i den her debat, det, der er interessant – jeg kan godt se, at vi måske ikke får det store problem i 2009 – er, hvordan den kollektive trafik kommer til at se ud på sigt. Kommunerne og regionerne siger igen, at vi får en udfordring i 2010. Vi skal løse det her problem, hvis vi gerne vil være sikre på, at den fødekæde, vi har til vores jernbaner, som vi nu vil investere massivt i, faktisk også eksisterer i fremtiden.

Vil ministeren ikke være villig til at kigge på det, også i investeringsplanen?

Kl. 16:27

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 16:27

Transportministeren (Lars Barfoed):

Med hensyn til investeringsplanen vil jeg godt vente med at pege på konkrete projekter, til vi offentliggør investeringsplanen og så får lejlighed til drøfte den partierne imellem.

Men jeg kan bare sige, at investeringsplanen først og fremmest skal målrettes til at styrke den kollektive trafik. Der er selvfølgelig også vejanlæg, der skal forbedres, styrkes og nyanlægges, men vi skal i de kommende år bruge flest penge på den kollektive trafik. Og kan vi gøre noget, der understøtter, at der også er flere, der kører i bus, synes jeg, det er fint. Men jeg synes ikke, det er fint – og slet ikke i investeringsplanen – at begynde at tænke på at give driftstilskud til kommuner, som ikke kan få busdriften til at hænge sammen med de midler, de har i dag.

Hvis kommunerne skal have flere penge til det her område og kan argumentere for det, er det noget, de må tage op i forbindelse med diskussionen om bloktilskuddet. Det er der, den diskussion hører hjemme.

Kl. 16:28

Anden næstformand (Søren Espersen):

Fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 16:28

Pia Olsen Dyhr (SF):

Diskussionen er blevet relevant, fordi vi har haft både nogle rentepriisstigninger og nogle oliepriisstigninger. Og selv om oliepriisstigningerne ikke er blevet så store, som man forventede, er de stadig væk højere end det udgangspunkt, man havde, da man vurderede, hvad f.eks. takstloftet skulle være.

Så der er simpelt hen kommet nogle udfordringer, som betyder, at trafikskabskabernes budgetter ikke hænger sammen. Og det vil vi gerne tage alvorligt. Det er ikke det samme, som at vi har sagt, at de skal have driftstilskud, eller: Lad os bare sende flere penge.

Det, vi har sagt, er, at vi gerne vil skabe en garantifond til situationer, hvor olieprisen svinger op og ned – og det tvivler jeg ikke på at vi kommer til at se også i fremtiden. Her bliver udfordringen så: Hvad gør vi for det led i den kollektive trafik, som er væsentligt for folk, der bor lidt væk fra banen? De, der skal hen til banen, og som vi gerne vil have til at tage toget, skal med en bus, for hvis de først har sat sig ind i deres bil, hopper de ikke lige for sjov ind i toget.

Så udfordringen bliver at skabe det link, og her ser vi så en garantifond som en mulighed. Jeg vil bare høre, om ministeren måske ser *lidt*

positivt på måske på en eller anden måde også at diskutere økonomi i den her retning.

Kl. 16:29

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 16:29

Transportministeren (Lars Barfoed):

Nej, det ser jeg ikke spor positivt på. Altså, jeg mener ikke, det hører hjemme i en investeringsplan at diskutere driftstilskud, og det her er et driftstilskud. Det hører hjemme i en anden kasse, havde jeg nær sagt.

Investeringsplaner må dreje sig om investeringer og ikke om at gå ind i driftsøkonomien. Den diskussion kan vi så tage i en anden sammenhæng.

I øvrigt er jeg da ikke enig i, at det er sådan. Ja, nu ved jeg ikke, hvordan fru Pia Olsen Dyhr har det med det, men bare fordi man sætter sig ind i en bil, behøver man jo ikke at tænke, at man så skal køre i sin bil hele vejen til arbejde. Jeg tror, der er mange mennesker, der egentlig godt ville køre hen til stationen, sætte deres bil og så tage toget derfra. Og jeg tror, at en nøgle til at få flere til at bruge den kollektive trafik er, at vi etablerer flere parkeringsfaciliteter, parker og rejs-anlæg, ved de store stationer – ikke mindst her i hovedstadsområdet, men også andre steder, hvor folk kan tage toget ind til byen efter at være kørt hen til stationen. På den måde tror jeg godt at vi kan få folk til at skifte fra bil til tog.

Kl. 16:30

Anden næstformand (Søren Espersen):
Så er det hr. Johs. Poulsen for en kort bemærkning.

Kl. 16:30

Johs. Poulsen (RV):

Det sidste er jeg meget enig med ministeren i. Jeg vil også gerne kvittere for, at ministeren i sit svar her klart siger, at den, der bestiller og betaler for musikken, sådan set også bestemmer, hvad der skal spilles – altså at det, at kommunerne finansierer opgaven og har ansvaret for den, selvfølgelig også betyder, at det er dem, der finder ud af, hvordan ruter og andet skal tilrettelægges.

Det er jeg enig i, og jeg synes også, det er godt, at ministeren fastslår det, men jeg forsøgte at pinpointe i min ordførertale, at jeg synes, at der i den sammenhæng er et særligt problem i forhold til regionerne. Der har staten altså et eller andet sted et medansvar. Regionerne har ikke nogen muligheder for selv at skaffe sig indtægter og har i hvert fald ikke i nævneværdig

grad nogen muligheder for at lave tværgående prioritering, som man har mulighed for i kommunerne, hvor man altså kan flytte midlerne fra et område til et andet og sige: O.k., så prioriterer vi de bybusser, så gør vi et eller andet for at ændre på tingene, som de er.

Det har man ikke mulighed for i regionerne, og anerkender ministeren ikke, at der eller andet sted ligger et statsligt medansvar? Man har måske brug for at diskutere, om det er den rigtige måde at gøre det på i forhold til løsningen af det her problem, men for den sags skyld også andre problemer, som regionerne har det sådan for-melle ansvar for.

Kl. 16:31

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 16:31

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg er enig med hr. Johs. Poulsen i, at det selvfølgelig er en særlig problemstilling, og den kan vi nok genfinde også i andre sammenhænge, altså den her med, at regionerne har nogle opgaver, men at det ikke er dem, som kan skaffe finansieringen. Men jeg anerkender ikke, at der hermed ligger et statsligt ansvar i den her forbindelse rent økonomisk, for så mener jeg, det er et spørgsmål om, at kommunerne i højere grad må sikre, at der er økonomi i den sammenhæng.

Det er muligvis en problemstilling, som man skal gennemtænke, hvis man på et tidspunkt kommer til at skulle revidere vores lovgivning om trafikelskaber. Det kunne godt være en problemstilling, vi skulle tage med ind i de samlede overvejelser, når vi taler om spørgsmålet om, hvorvidt vi har organiseret os på den rigtige måde i den her sammenhæng.

Kl. 16:32

Anden næstformand (Søren Espersen):
Hr. Johs. Poulsen.

Kl. 16:32

Johs. Poulsen (RV):

Det er jeg glad for, og jeg synes også, at ministeren i sit svar tidligere sagde, at det jo var rigtigt nok, at man ikke kunne sige, at der ikke var et statsligt medansvar for en række af de rammer, der stilles op for, hvordan man i det her tilfælde driver en del af den kollektive trafik i det her land. Jeg hørte også ministeren sige, at der er steder, hvor vi lovgivningsmæssigt skal ændre på ting og sager, for at man måske den vej rundt i virkeligheden kan give nogle bedre rammer. Jeg taler ikke nødvendigvis om økonomi, men

hvis der er tale om bedre rammer på anden vis, er man villig til at kigge på det.

Det har sådan set været min pointe og har været Det Radikale Venstres pointe i den debat, der har været ført både i dag og for den sags skyld også i forbindelse med, at vi har diskuteret forslag til vedtagelse. Derfor vil jeg igen sige, at det er jeg da glad for at ministeren understreger, og jeg går næsten ud fra, at det betyder, at ministeren vil anbefale regeringspartierne og Dansk Folkepartis ordførere at stemme for Det Radikale Venstres forslag til vedtagelse, for forskellen på de to forslag er jo først og fremmest, at jeg netop ridser op, at staten på det helt overordnede plan rent faktisk har et ansvar, som vi i en række sammenhænge kommer til at forholde os til, og hvor jeg også synes – og jeg mener det virkelig positivt – at ministeren meget klart har sagt, at det godt kan være, der her ligger nogle opgaver, ligesom ministeren nu siger, at det godt kan være, der gør det, når vi kigger på den måde, vi har indrettet regionerne og deres beslutningsmuligheder på, for det giver selvfølgelig nogle bindinger, der ikke nødvendigvis er hensigtsmæssige.

Kl. 16:33

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 16:33

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg har hele vejen igennem – også i det samråd, vi for nylig havde om den samme problemstilling – sagt, at jeg selvfølgelig som transportminister, og at vi samlet som Folketing og regering har et ansvar for lovgivningen og organiseringen og for, at rammerne på den måde er i orden på det her felt. Det skal vi lave om på, hvis der er behov for det, men det økonomiske ansvar ligger ude i kommunerne, hvor det styringsmæssige ansvar ligger.

Når det gælder forslaget til vedtagelse fra Det Radikale Venstre, fra hr. Johs. Poulsen, vil jeg sige, at det har mange gode takter, og at jeg langt hen ad vejen godt kan være enig i det. Det minder jo også langt hen ad vejen om det forslag til vedtagelse, som Dansk Folkeparti, Venstre og Det Konservative Folkeparti har fremsat, men man kan ikke andet end, når man læser forslaget, at se det med det statslige ansvar i hr. Johs. Poulsens forslag som et udtryk for et økonomisk ansvar, der sådan set er en imødekommelse af synspunktet: Send flere penge. Og det er det, jeg i hvert fald ikke kan anerkende.

Kl. 16:35

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Carsten Hansen for en kort bemærkning.

Kl. 16:35

Carsten Hansen (S):

Ministeren gjorde meget ud af at fortælle, at der ligesom var to verdener. Det vil jeg ikke give ministeren ret i, han lever lidt i sin egen verden. Ministeren blevet engang beskyldt for at være tonedøv af et Venstremedlem, oven i købet skatteministeren, og det vil sige, at det er man nu. Den borgerlige blok med V, K og O benægter fakta.

Faktum er jo, at man har fjernet 1,8 mia. kr. fra den kollektive trafik, og faktum er, at andelen af passagerer i den kollektive trafik indtil 2004 udgjorde en lige linje. Faktum er, at der er et fald fra 2004 til 2008 på 10 pct., faktum er, at på Fyn er det 30 pct., og faktum er, at den borgerlige regering har fastsat et takstloft på 3,1 pct. og et udgiftsloft, der er eksploderet med 10 pct. i forhold til udgifterne i den kollektive trafik til chaufførlønninger, energipriser osv. Og det benægter ministeren.

Er ministeren ikke en lille smule tonedøv? Er der slet ikke noget om det, når busselskaberne og alle andre henvender sig og siger, at de har et problem med at få den kollektive trafik til at blive på det nuværende niveau, eller er de komplette idiøter alle sammen? Lever ministeren i sin egen verden?

Kl. 16:36

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 16:36

Transportministeren (Lars Barfoed):

Nu havde hr. Carsten Hansen og jeg jo lejlighed til at udveksle betragtninger om busdriften på Fyn i Odense i går, og der tror jeg også hr. Carsten Hansen var inde på spørgsmålet om, hvorvidt jeg var tonedøv eller hvad. Det skal jeg overlade til andre at vurdere, men jeg skal bare sige, at grundlaget for det, hr. Carsten Hansen nu siger, ikke er korrekt, når hr. Carsten Hansen siger, at vi har fjernet 1,8 mia. kr. fra den kollektive trafik. Det har vi ikke.

Jeg kan godt regne ud, hvor det der med de 1,8 mia. kroner stammer fra. Det stammer fra, at man tager 360 mio. kr. og ganger det med fem, fordi det er siden 2004. Men forholdet er det, at det jo ikke er sparet væk fra den kollektive trafik. Vi har bare brugt pengene på en anden måde i den kollektive trafik. Altså, i stedet for at bruge pengene til taksttilskuddet har vi brugt dem til

at investere i banen. Så de penge er stadig væk i den kollektive trafik.

Kl. 16:37

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Carsten Hansen.

Kl. 16:37

Carsten Hansen (S):

Jo, men det har jo ført til, at der siden 2004 har været en nedgang i den kollektive trafik på 10 pct. Jeg havde jo forventet i dag, efter at statsministeren er blevet delvis grøn og holdt en stor, fin tale i Herning osv., at der bare var den mindste form for indrømmelse af de her fakta og af, at man har fjernet 1,8 mia. kr. fra busserne og den kollektive trafik. Der har været en nedgang i passagerantallet på 10 pct. for alle busselskaber, og altså ikke kun for det på Fyn, som også kan relateres til lokale problemer – det ved jeg godt, men det er jo en konservativ, der står i spidsen derovre, så det er helt tosset. Men bare den mindste indrømmelse af fakta.

Vil ministeren ikke medgive, at det er rigtigt, at passagerantallet er faldet, at alle busselskaber siger, at det her er et problem, og at man samtidig holder kommunerne i et jerngreb, der betyder, at de skal ud at spare på ældreområdet eller på plejehjemmene eller på børnehaverne, hvis de skal bruge nogle af deres egne penge? Kunne vi i det mindste ikke få løftet lidt på det der serviceloft, så de kunne investere i den kollektive trafik? Kunne ministeren ikke bare give det?

Kl. 16:38

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 16:38

Transportministeren (Lars Barfoed):

Nu ved jeg snart ikke, hvem der er mest tone-døv af hr. Carsten Hansen og mig. For nu må jeg gentage: De 1,8 mia. kr. er ikke fjernet fra den kollektive trafik. Vi har fjernet et taksttilskud på 360 mio. kr. i 2004, og så har vi i stedet for an-bragt pengene i investeringer i forbedringer af banenettet. Det er stadig væk kollektiv trafik.

Men lad os blive enige om en ting – det tror jeg godt vi kan – nemlig at der er sket et fald i passagertallet i busserne over en årrække. Jeg tror ikke, det har noget at gøre med det her taksttilskud, men der er sket et fald. Vi har en fælles udfordring, og den håber jeg også vi kan finde løsninger på i fællesskab, nemlig at styrke den kollektive trafik, så vi ser, at passagertallet i busserne og i den kollektive trafik i det hele taget kommer til at stige. Den fælles udfordring har vi, og jeg synes, at det skal være om ikke an-

det, så i hvert fald en fælles konklusion på den her drøftelse, at det vil vi godt se på sammen.

Kl. 16:39

Anden næstformand (Søren Espersen):

Fru Pernille Vigsø Bagge for en kort bemærkning.

Kl. 16:39

Pernille Vigsø Bagge (SF):

Nu er det jo ikke alle i den siddende regering, der er lige vilde med tværfaglighed, men jeg tillader mig alligevel at komme med et tværfagligt spørgsmål til transportministeren. Det er jo en kendt sag, at især unge uddannelsessøgende har behov for at kunne transportere sig, især med bus, fra udkantsområderne og ind til uddannelsesinstitutionerne, og det er faktisk også sådan, at vi skal have en forespørgselsdebat senere i dag om det spørgsmål, om regeringens fine mål-sætning om, at 95 pct. af en ungdomsårgang skal tage en ungdomsuddannelse.

Det er faktisk sådan lige i øjeblikket, at det især er i udkanten af Danmark, der, hvor man især sparer på busdriften, at unge ikke får den her ungdomsuddannelse, bl.a. fordi de ikke er i stand til at transportere sig hen til deres uddannelsessted. Vil transportministeren fremadrettet beskyldte kommunerne og regionerne for at være skyld i, at unge ikke får en ungdomsuddannelse, fordi det jo efter ministerens opfattelse alene er kommunernes og regionernes opgave at løfte driften af de her busser? Er det sådan, vi skal høre regeringen svare fremadrettet, nemlig at det er kommunernes skyld, når ikke alle de unge mennesker får en ungdomsuddannelse, når regeringen fuldstændig afviser at hjælpe kommunerne i det her spørgsmål?

Kl. 16:40

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 16:40

Transportministeren (Lars Barfoed):

Nu har jeg ikke tænkt mig at begive mig langt ind i undervisningsministerens område i dag. Det vil jeg trygt overlade til undervisningsministeren at tage sig af og drøfte, når den forespørgselsdebat kommer, men nej, jeg kunne ikke finde på at påstå, at det er kommunernes skyld, at elever svigter uddannelsesinstitutioner i udkantsområder i det omfang, de gør. Det tror jeg at der er mange forklaringer på, så jeg kunne ikke finde på at sige, at det er, fordi man ikke forstår at drive busser i de områder. Mig bekendt er der masser af udkantsområder, hvor busdriften er glimrende, men det er klart, at det jo altid er en

ekstra udfordring at få en busdrift, der er tilstrækkelig god for dem, der bor i udkantsområderne, når det er tyndt befolkede områder. Det er en udfordring – selvfølgelig er det det. Det er ikke en let opgave at løse.

Kl. 16:41

Anden næstformand (Søren Espersen):
Fru Pernille Vigsø Bagge.

Kl. 16:41

Pernille Vigsø Bagge (SF):

Jeg er glad for, at ministeren anerkender, at der er et voldsomt problem her. Nu er jeg selv fra Nordjylland, og jeg kan se, at alene Aalborg Kommune allerede nu varsler, at man i 2010 er nødt til at spare 5 mio. kr. på busdriften, fordi der simpelt hen ikke er penge nok. Man har oven i købet præsteret at skaffe en hel del penge til at drive busserne for til næste år, men man er altså allerede nu nødt til at varsle, at man vil skære fremadrettet. Og det er et kæmpe problem, især fordi den nordjyske region faktisk har et lavere uddannelsesniveau end resten af Danmark.

Derfor er jeg nødt til at spørge ministeren igen: Vil regeringens svar altid være, at det er ærgerligt, at folk fra udkantsområder ikke kan få sig en uddannelse, fordi de ikke kan komme til deres uddannelsessted, men at det er kommunernes og regionernes prioritering? Har regeringen ikke selv sat et mål, og har regeringen ikke selv nogle ambitioner om, at det også kan lade sig gøre for folk at komme med bus til deres uddannelsesinstitutioner, al den stund at de fleste af de her unge mennesker jo er under 18 år?

Kl. 16:42

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 16:42

Transportministeren (Lars Barfoed):

Så vidt jeg umiddelbart kan se, men tallene er jo ikke helt sikre endnu, så sker der faktisk en stigning i antallet af passagerkøretimer i Nordjylland – en meget begrænset stigning, men dog en stigning – fra budget 2008 til budget 2009. I udkantsområderne er det da en udfordring, selvfølgelig er det det, men den nærmere debat om, hvorfor der så er problemer med svigtende elevtal i de forskellige uddannelsesinstitutioner rundt omkring, må jeg altså henvise til at man tager med undervisningsministeren, når man kommer til den forespørgselsdebat.

Kl. 16:43

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere bemærkninger. Tak til ministeren. Så er det ordføreren for forespørgerne, hr. Per Clausen.

Kl. 16:43

(Ordfører for forespørgerne)

Per Clausen (EL):

Jeg skal til den her diskussion om de forskellige verdener startede med at sige, at når man kommer fra Jylland, er det ikke så usædvanligt at stå i regnvejre og vente på en bus. Det vil jeg dog ikke entydigt give den nuværende regering skylden for, for jeg tror, at første gang, jeg gjorde det, må have været under Jens Otto Krag, dengang han var statsminister. Så det er noget, vi i Jylland kender til, vil jeg sige.

Ellers er det jo det der med, når man snakker om de her forskellige verdener, at det er en lidt underlig diskussion. Statsministeren anbragte under åbningsdebatten Enhedslisten på en anden galakse, og så kan man jo trøste sig med, at statsministeren var på et besøg på jordkloden her i søndags. Det Radikale Venstre vil gerne bringe sig midt imellem de to verdener, og det eneste problem med det er jo, at man godt kan risikere at falde i et sort hul. I det hele taget er den diskussion om de forskellige verdener nok ikke så interessant, for pointen er jo, at når vi kommer til kernen i den her diskussion, er det jo ikke til at komme uden om den kendsgerning, at vi har haft færre buspassagerer i de senere år, at vi har fået færre buslinjer, og at vi har fået færre afgang. Det er den virkelighed, der er, uanset hvilken virkelighed man forsøger at konstruere for sig selv.

Det er vel også rigtigt at sige, at når man i kommunerne diskuterer prioriteringer, gør man det med udgangspunkt i de økonomiske rammer, som et politisk flertal i Folketinget har fastlagt for kommunernes arbejde. Det er rigtigt, at der er forskel på kommunerne og regionerne, forstået på den måde, at kommunerne har nogle muligheder for at flytte penge på kryds og tværs, men jo ikke særlig mange muligheder for at skaffe sig ekstra indtægter, hvis borgerne i kommunen skulle synes, at der var brug for en højere service, en bedre busdækning, eller hvad det nu kunne være.

I regionernes tilfælde er det, som hr. Johs. Poulsen har været inde på, i realiteten sådan, at deres mulighed for at agere selvstændigt stort set er lig nul, og derfor er det jo også kun ved meget kreativ budgetlægning, at man i f.eks. Re-

gion Midtjylland den her gang har undgået meget dramatiske nedskæringer.

Derfor kan man også med sikkerhed sige, at de kommer senest i 2010, og så får man en helt anden diskussion om det, medmindre, naturligvis, at den sådan lille forståelse, der har været fra Venstres og Dansk Folkepartis ordførere, for at der måske var et problem, som man måske skulle gøre noget ved i løbet af næste år, sådan at det kunne blive løst frem til 2010, skal tages alvorligt. Vi kan håbe på, at erkendelsen kan brede sig. Jeg er sikker på, at hvis også man bruger lidt tid på ikke bare at tale med de mennesker, som er ude i de forskellige dele af Danmark, men også lytte til dem og tage det, de siger, alvorligt, så vil der nok være en vis forståelse for det.

Så har der været lidt diskussion om spørgsmålet om, om det her med pristilskuddet, takstilskuddet har haft nogen som helst betydning. Nu vil jeg gerne have, at det har haft betydning, for det var ikke mindst Enhedslisten, der fik det indført i 1997, og det skete efter nogle forhandlinger, som jeg fulgte med megen skepsis, for jeg var altid bekymret og skeptisk, når mine folketingsmedlemmer – dengang var jeg kun hovedbestyrelsesmedlem i Enhedslisten – var til forhandling med Socialdemokraterne og De Radikale, for det kunne jo godt ende galt, det vidste jeg jo. Lige præcis med det her endte det ikke galt. Vi fik faktisk det her takstilskud, og det, der skete, var, at det fald, der var i anvendelsen af den kollektive trafik, holdt op. Så var det sådan set på nogenlunde status quo, indtil man afskaffede det her takstilskud.

Det er da lidt smart fundet på, synes jeg, af regeringen på den ene side at prale af, at de har kastet flere penge i at investere i den infrastruktur, som har været forsømt i mange år på jernbaneområdet, og så samtidig skaffe pengene ved at fjerne et takstilskud. Det synes jeg ikke er nogen dum fidus, det er meget smart fundet på, men om det er særlig sådan sagligt fornuftigt, er så en anden sag.

Når det med busserne er fantastisk vigtigt, er det jo, fordi der i forbindelse med busdriften er spørgsmål om miljø, CO₂-udslip, der er spørgsmål om trængselsproblemer i de store byer, der er spørgsmål om at have en uddannelsesstruktur, som gør, at man også kan have uddannelsesinstitutioner i de mindre byer, det er et spørgsmål om, om der overhovedet skal være noget liv i landdistrikterne og i landsbyerne, og det har også en social dimension, fordi vi udmærket

godt ved, at de mennesker, som bruger busser, jo traditionelt er de mennesker, som har de dårligste indkomster. Det er unge, det er ældre, og det er andre grupper, som ikke tjener så mange penge. Jeg deltog for nylig i en konference, hvor det blev dokumenteret, at det også var kvinder, men da vi også ved, at kvinder generelt set er lavere lønnet end mænd, er det jo ikke overraskende. Det er altså også en lighedsmæssig udfordring at have en ordentlig busdrift. Derfor synes jeg jo, at det ville være vigtigt at prioritere det.

Så forstod jeg på transportministeren, at han syntes, at Socialdemokraterne, for slet ikke at snakke om sådan nogle som mig, kun var besat af én tanke, nemlig at man, hver gang der var et problem, skulle skaffe nogle flere penge. Jeg vil sige til transportministeren, at jeg kan huske, at transportministeren, da han var minister i et andet ministerium, altid havde det synspunkt, at jo billigere det blev, jo bedre blev det også, og hver gang han sparede, blev det nok meget bedre. Til sidst endte det så med, at man sparede ministeren væk. Så fik man en anden minister, som fik penge til at lave forandringer og forbedringer, og så gik det i hvert fald bedre for ministeren, og jeg håber også, det er gået bedre for sektoren.

Det er bare for at sige, at det godt kan være, at vi er i besiddelse af en form for vanetænkning, for når vi mener, der er for få penge, så vil vi gerne have nogle flere penge til området. Men jeg tror altså også, der er nogle borgerlige politikere, der har den modsatte vanetænkning, nemlig den tanke, at jo færre penge man bruger, jo bedre bliver det. Og det er jeg heller ikke helt sikker på holder vand.

Kl. 16:48

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet. Jeg gør opmærksom på, at afstemning om de fremsatte forslag til vedtagelse vil finde sted torsdag den 20. november 2008.

Det næste punkt på dagsordenen er:

4) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 17: Forslag til folketingsbeslutning om fritagelse for det kommunale anlægsloft ved udførelse af energirenovering af kommunale bygninger.

Af Per Clausen (EL) m.fl.
(Fremsættelse 24.10.2008).