



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 17. marts 2005
J.nr. : 550-000001

Trafikudvalget har i brev af 24. februar 2005 stillet mig følgende spørgsmål 1 vedrørende L 83, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 1:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 18. februar 2005 fra Vestsjællands Trafikselskab, jf. L 83 bilag 1."

Svar:

Vestsjællands Trafikselskab ønsker med henvendelsen at argumentere mod oprettelsen af et fælles trafikselskab for Sjælland, og foreslår at der i stedet oprettes to selskaber.

Jeg har naturligvis ikke kunnet undgå at bemærke at forslaget om at etablere ét samlet trafikselskab, der får det praktiske ansvar for bustrafikken på hele Sjælland og Lolland-Falster samt privatbanerne i området har givet en vis diskussion. Jeg har således tidligere kommenteret på denne kritik i høringsnotat vedr. lovforslag om trafikselskaber på side 3-6, jf. L 83, bilag 2.

Jeg kan for så vidt godt forstå bekymringen, hvis der var tale om et traditionelt selskab, der skulle bestemme omfanget af den offentlige servicetrafik over hele Sjælland, men det lægger forslaget ikke op til.

De afgørende beslutninger om serviceniveauet, dvs. hvor og hvor mange busser der skal køre lokalt, forudsættes truffet ude i de enkelte kommuner. Det er kommunerne, der skal betale og det er her at man har den bedste fornemmelse for brugernes daglige behov. Regionerne skal i følge forslaget tilsvarende betale for de længere busruter af regional karakter samt for privatbanerne.

Selskabet skal varetage alle de praktiske gøremål, dvs. indkøbe og overvåge trafikken, fastlægge og koordinere de præcise køreplaner, drive takstsystemer, sikre sammenhæng og koordinering med anden offentlig servicetra-

fik osv. Trafikselskabet kan således ses som en praktisk ramme for koordinering af lokale ønsker, mens de vigtige beslutninger decentraliseres.

Ved en stor enhed må man opnå de største effektiviseringer for de specialistfunktioner der skal samles i selskabet. Hertil kommer at de nye regionsgrænser heller ikke ville være ideelle for den trafikale afgrænsning af to trafikselskaber.

Henvendelsen fra Vestsjællands trafik indeholder også det synspunkt at ét samlet trafikselskab for Sjælland ville have haft en større mening, såfremt det også fik ansvaret for togtrafikken på Sjælland.

Når det ikke indgår i forslaget beror det på manglende samdriftsfordele i produktion af bus- og togtrafik. Jernbanetraffikkens natur indebærer, at bustrafikken altid vil skulle rette sig ind efter togdriften, uanset om ansvaret for de to trafikformer måtte være samlet eller ej. Således har man jo allerede i dag opnået et velfungerende kollektivt trafiksystem, selv om ansvaret for bus- og togtrafikken er adskilt. Det er derfor vanskeligt at se hvordan servicen skulle kunne øges ved at samle det organisatoriske ansvar.

Derimod er det klart at få øje på ulemperne. Man kan ikke overlade ansvaret for regionaltogtrafikken på Sjælland til de lokale myndigheder uden i praksis også at overlade dem ansvaret for næsten hele landets togtrafik, da togene kører på de samme skinner.

Det vil derimod nok være praktisk muligt at lade en regional trafikøber overtage ansvaret for S-togtrafikken, men ikke uden at gå glip af visse stordriftsfordele. Man har tidligere overladt ansvaret for S-togtrafikken til lokale myndigheder i Hovedstadsområdet i 1980'erne, men erfaringerne var ikke tilfredsstillende og ansvaret måtte derfor trækkes tilbage til staten.

Problemerne ved overdragelse af ansvaret for metroen til et trafikselskab vil primært bestå i det fordelingsmæssige spørgsmål om ansvaret for økonomi og gæld samt ansvaret for investeringer i nye anlæg.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen