

Trafikselskaberne i Danmark

Til

Kommunernes Landsforening og
Danske Regioner

5. juni 2007

I de nye trafikselskaber kan vi som en slags forårsstatus - og som et input til de igangværende økonomiforhandlinger - stort set samstemmende konstatere, at passagerindtægterne i de første 4 måneders drift i de fleste trafikselskaber indikerer varierende, men generelt forholdsvis store fald i passagertallene på op til 5-7 pct. i forhold til sidste år.

Der er tilsyneladende tale om et markant udsving. Det er tilmed usædvanligt, at der er tale om en stor set landsdækkende tendens, hvortil kommer, at både busser og lokalbaner er ramt.

Der er ikke tale om en kundereaktion på dårligere busservice, idet trafikselskaberne langt overvejende har videreført driftsomfanget fra 2006.

Alle trafikselskaber er i gang med at analysere årsagerne til frafaldet, og der er formentlig tale om en vifte af faktorer, der alle trækker i samme retning. Det bekymrende er, at der åbenbart er tale om en generel tendens.

Det afledte forøgede tilskudsbehov kan ikke inddækkes ind over skatten. Kollektiv trafik er ikke et område, der er forhåndsgodkendt til at få tilført flere skattemidler fra kommunerne, og regionerne har ikke skatteudskrivningsret. Heller ikke taksterne er nogen redningsplanke, fordi lov om trafikselskaber fastslår, at taksterne i den kollektive trafik ikke må stige mere end den almindelige pris- og lønudvikling. I øvrigt er takststigninger ikke nogen langtidsholdbar løsning.

Der er altså reel grund til at frygte, at trafikselskaberne står foran en negativ spiral, hvor den eneste skrue at stille på hos kommuner og regioner er mængden af indkøbt trafik. Men lavere serviceniveau straffes straks af kunderne,

Trafikselskaberne i Danmark

som i endnu højere grad vil forlade den kollektive trafik, hvilket yderligere forringer økonomien og kalder på nye servicejusteringer.

Andre udfordringer er på vej for trafikselskaberne. Det gælder den påtænkte ophævelse af bus- og jernbaneoperatørers refusionsret for energi- og CO₂-afgifter og momsens heraf samt fjernelsen af adgangen til at udnytte fordelagtige udenlandske momsbestemmelser ved leasingfinansiering af driftsmateriel og vedligeholdelse. Vurderinger i branchen tyder på omkostningsstigninger på op mod 20 pct. eller i runde tal 100 kr. pr. time. Ekstraregningen, som i sidste ende lander hos kommuner og regioner, vil for landet som helhed ligge tæt på én milliard kroner.

Vi forventer selvfølgelig, at disse ændringer resulterer i fuld statskompensation. Men hvis denne fordeles efter de almindelige DUT-regler, vil det have byrdefordelingsmæssige konsekvenser. Navnlig de større bykommuner og kommunerne i hovedstadsområdet vil opleve at blive underkompenseret for de stigende udgifter, fordi deres andel af kollektiv trafik målt pr. indbygger af naturlige årsager er større end i landkommuner. En række kommuner føler sig i forvejen underdækket ved statens tilførsel af økonomiske midler til varetagelsen af den kollektive trafik i forbindelse med kommunalreformen, og det vil i stort omfang være de samme kommuner, der nu igen vil komme til at mærke en underkompensation. Navnlig disse kommuner, må vi frygte, vil være tilbøjelige til at tage serviceniveauet på trafikområdet op til overvejelse.

Det er stik imod, hvad der er brug for. Kollektiv trafik i forskellige former bør have fokus som et trafikpolitisk værktøj i en tid, hvor et stadigt stigende pres på klodens begrænsede ressourcer vækker bekymring, og hvor samkørsel kan bidrage til en begrænsning i CO₂ udslippet fra afbrændingen af fossile brændstoffer. Desuden er kollektiv trafik et trafikpolitisk redskab i håndteringen af de stigende fremkommelighedsproblemer og i håndteringen af presset på parkeringsmuligheder i byerne.

Nogle vil indvende, at der sjældent er investeret så meget i kollektiv trafik, som det er tilfældet i disse år med nye tog til DSB, nye metrolinier, gennemgribende renovering af skinner og signaler m.v. Det er også rigtigt, men alt sammen investeringer, der er kommet den skinnearbejdende trafik til gode. Vi må i den forbindelse ikke overse bussens store rolle; dels som primært transportmiddel for store befolkningsgrupper, dels som vigtigt element i det samlede kollektive

Trafikselskaberne i Danmark

trafikbillede. Hvis den kollektive trafik udført med bus beskæres, rammer det ikke kun busdriften, men det samlede kollektive trafiktilbud. Det vil blandt andet berøre de store investeringer på banesiden, hvis busserne som fødelinier ikke udnyttes så godt, som de burde kunne. Vi vil derfor foreslå, at de ekstraordinært vanskelige forhold for den kollektive bustrafik bliver taget op i forbindelse med økonomiforhandlingerne med henblik på at finde muligheder for at sprede de mørke skyer.

Det ligger os endvidere stærkt på sinde at henlede opmærksomheden på, at bussektoren ikke på samme måde som f.eks. vejsektoren har tværgående sektormidler til forskning og udviklingsprojekter. Busselskaberne er henvist til for egne beskedne midler at sætte småprojekter i gang uden at der nødvendigvis sker en sektorkoordinering. Det giver risiko for suboptimering i systemet og manglende optimal udnyttelse af ny teknologi, gode idéer etc. Her kunne en tværgående udviklingspulje på busområdet være et ønskværdigt initiativ, som ville kunne medvirke til at fremme den lokale og regionale kollektive trafik.

På baggrund af ovenstående vil vi derfor opfordre såvel KL som Danske Regioner til generelt at være opmærksomme på trafikselskabernes aktuelle situation, der er præget af vigende passagertal og risiko for byrdefordelingsmæssige udfordringer samt behovet for en udviklingspulje og tage det med som et punkt i årets økonomiforhandlinger.

Med venlig hilsen

Poul Vesterbæk (V)
Formand for Midttrafik

Peter Christensen (S)
Formand for Sydtrafik

Finn Aaberg (S)
Formand for MOVIA

Steen Møller (K)
Formand for Fynbus

Leif Olsen (SF)
Formand, Teknik og Miljø, Bornholms Regionskommune

Orla Hav (S)
Formand for Nordjyllands Trafikselskab