

3. juni 2008

Store økonomiske udfordringer for den kollektive busstrafik

Den kollektive busstrafik i Danmark og i særdeleshed i hovedstadsområdet må imødesee et betydeligt forøget økonomisk pres, som allerede vil gøre sig gældende i indeværende år, og vil ramme med fuld styrke i 2009. Problemerne er af en sådan karakter, at busstrafikken er i risiko for at blive ramt af ødelæggende nedskæringer i de kommende år, fordi kommunerne kan forudses at få svært ved at håndtere de økonomiske udfordringer uden at gennemføre besparelser, som også vil ramme den kollektive trafik.

Problemerne er navnlig knyttet til prisen på dieselolie, som er en betydelig omkostningsfaktor i busdriften. I forhold til det budget for 2008, som Movia lagde i efteråret 2007, er olieprisen nu 40 pct. højere. Hvis det er udtryk for et blivende niveau, svarer det til en årlig merudgift alene til dieselolie for kommunerne og regionerne i Movia på 114 mio. kr. Kommunerne i region Hovedstaden tegner sig alene for 77 mio. kr. heraf, mens kommunerne i region Sjælland må imødesee en øget udgift på ca. 25 mio. kr.

Kommunerne i region Hovedstaden rammes tillige af det kommende bortfald af energif Afgiftsrefusion for busser i offentlig servicetrafik. Ganske vist kompenseres kommuner og regioner under ét via bloktilskuddet, men fordelingen giver en systematisk underkompensation for kommunerne i hovedstadsområdet på ca. 75 mio. kr.

Alene til dieselolie kan disse kommuner altså imødesee en omkostningsstigning på 150 mio. kr. om året, svarende til ca. 10 pct. af bruttoudgifterne til buskørsel. Kommunerne uden for hovedstadsområdet bliver som hovedregel ikke underkompenseret for afgiftsændringen, så for disse kommuner er det på dieselområdet alene prisstigningen, som er udfordringen.

Trafikselskaberne har på grund af takststigningsloftet ikke mulighed for at inddække denne omkostningsstigning via taksterne. Loftet er fastsat til 3,1 pct. i 2009, og da indtægter fra passagerer kun udgør ca. 50 pct. af udgifterne, er det åbenbart, at der efterlades en stor, ufinansieret omkostningsstigning, som hverken kommuner, regioner eller Movia har indfly-

delse på. Den ufinansierede omkostningsstigning alene til dieselolie vil således være ca. 8,5 pct. for kommunerne i hovedstadsområdet. Hertil skal lægges, at også lønudgifterne i busdriften, som er den alt overvejende omkostningsdel, stiger mere, end der kan rummes inden for takststigningsloftet, hvorved underskuddet for kommunerne i hovedstadsområdet udbygges med yderligere ca. 33 mio. kr. Denne del af den økonomiske udfordring deles af alle kommuner og regioner.

Hverken regioner eller kommuner har mulighed for at udvide udgiftsrammen til kollektiv trafik i de nuværende budgetter i det omfang, der nævnes her uden betydelige omprioriteringer. Alternativet er nedskæringer og besparelser, men det vil være skadeligt for den kollektive trafik og stå i kontrast til de officielle intentioner om at styrke den kollektive trafik.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at de nødvendige nedskæringer vil være større end den isolerede omkostningsstigning. Det skyldes, at der vil være et indtægtstab i form af passagernedgang forbundet med reduktion i serviceniveau, og dette indtægtstab vil også skulle dækkes ved yderligere besparelser. Cowi har i en frisk undersøgelse påvist, at navnlig for de buslinjer, som virker som tilbringerlinjer til den skinnebårne trafik, vil serviceforringelser have ødelæggende virkning, idet passagernedgangen vil være relativt større end reduktionen i serviceniveau.

Af ovennævnte årsager skal Movia opfordre til, at de omtalte forhold inddrages i de igangværende økonomiforhandlinger. Hvis intentionerne om at styrke den kollektive trafik skal realiseres, er det nødvendigt at sikre, at kommuner og regioner har mulighed for at opretholde serviceniveauet i den kollektive bustrafik.

Venlig hilsen

Finn Aaberg

Formand for bestyrelsen

Knud Larsen

Næstformand