



Folketingets Trafikudvalg

Departementet

Holmens Kanal 22
1060 København K

Tlf. 3392 9300

Fax. 3393 2518

E-mail vfm@vfm.dk

NMJ/ J.nr. 2008-5829

Dato: 9. oktober 2008

Under henvisning til Folketingets Trafikudvalgs brev af 1. oktober 2008 følger hermed velfærdsministerens endelige svar på spørgsmål nr. 1094 (TRU Alm. del).

Spørgsmål nr. 1094:

”Ministrene bedes tilsende udvalget deres talepapirer fra besvarelsen af Trafikudvalgets samrådsspørgsmål AA og AB om økonomien i den kollektive trafik.”

Svar:

Det er det talte ord, der gælder.

Nedenfor er vist det talepapir, der har ligget til grund for den mundtlige besvarelse af samrådsspørgsmål AB:

Samrådsspørgsmål AB: *”Hvad kan velfærdsministeren oplyse om de drastiske nedskæringer i den kommunalt og regionalt drevne kollektive trafik, som trafikselskaberne varsler fra nytår, og som har været det generelle billede siden regeringsskiftet i 2001?”*

Besvarelse af samrådsspørgsmålet

Kommunerne og regionerne har ansvaret for den kollektive trafik:

- Kommunerne og regionerne har ansvaret for den lokale og regionale kollektive trafik.
- Regeringen ønsker en god kollektiv trafik. Eventuelle overvejelser om nedlæggelse eller ændringer i lokale

og regionale busruter må ske ud fra lokale prioriteringer. Det er regeringens opfattelse, at disse beslutninger skal træffes der, hvor man har det største kendskab til behovet i lokalområdet.

- Det er vigtigt, at den enkelte region og de berørte kommuner sammen diskuterer rutestrukturen for lokalområderne, således at rutestrukturen bliver optimal.

Udgifterne til kollektiv trafik vokser

- Kommunernes og regionernes udgifter til kollektiv trafik i 2008 ligger ca. 16 pct. højere end de tilsvarende kommunale og amtskommunale udgifter i 2001. Det svarer til en gennemsnitlig årlig realvækst på 2,1 pct.
- Der er således ikke rigtigt – som det antydes i spørgsmålet – at det generelle billede er, at der er gennemført drastiske nedskæringer siden 2001. Tværtimod har der været realvækst i udgifterne på området.

Den kollektive trafik drives af regionale trafikselskaber

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

Budgettet for 2009 kendes endnu ikke

- Perioden op til vedtagelsen af de kommunale budgetter medio oktober er traditionelt præget af forlydender om nedskæringer på næsten alle de kommunale serviceområder, dvs. skoler, børnehaver, ældreomsorg, busruter mv. Men på trods heraf er de kommunale budgetter hvert år større end året før.
- På nuværende tidspunkt kender vi ikke de kommunale budgetter for 2009. Vi ved derfor ikke, hvordan kommunerne vælger at prioritere udgifterne til kollektiv trafik.

Stigende oliepriser rammer trafikskaberne

- I første halvdel af 2008 steg olieprisen relativt meget. Det har fået trafikskaberne til at melde ud, at der mangler 300 mio. kr. for at sikre det nuværende serviceniveau. Der har også i pressen været mange historier om risiko for forringelser af bustrafikken i bestemte områder.
- Men det er vigtigt at fastholde, at det er kommunerne og regionerne, der er ansvarlige for bustrafikken. Og de kan ikke skyde ansvaret fra sig, selv om olieprisen i en periode stiger. For 2009 har regeringen og KL aftalt en samlet ramme for kommunernes serviceudgifter. Der er ikke inden for denne ramme reserveret beløb til bestemte formål. Så det er op til den enkelte kommunes prioritering, men rammen er tilstrækkelig stor til at klare udsving i oliepriserne.
- Som nævnt steg olieprisen i første halvår af 2008 meget kraftigt, men siden juli er den faldet igen, så den for kort tid siden kom ned på samme niveau som sidste efterår. Men olieprisen er fortsat svingende, og det er ikke muligt at forudse, hvordan den vil udvikle sig hverken på kort eller langt sigt.

- Mange steder i landet arbejder man dog seriøst på at sikre et godt serviceniveau på bustrafikken. De svingende oliepriser udgør naturligvis en usikkerhedsfaktor i planlægningen, men der er ikke tvivl om, at kommuner og regioner har de økonomiske muligheder for at håndtere disse udsving.

Rammerne for kommunernes økonomi

- Dansk økonomi befinder sig fortsat i en fase med betydeligt pres på arbejdsmarkedet, opadgående lønstigninger og øgede inflationsforventninger. Der er derfor behov for tilbageholdenhed med de offentlige drifts- og anlægsudgifter.
- Kommunernes budgetter for 2008 ligger både på drifts- og anlægssiden højere end det niveau, der var forudsat ved økonomiaftalen med regeringen. Regeringen har accepteret de kommunale budgetter, men det er vigtigt, at rammerne ikke skrider yderligere. Der er derfor for 2008 indført en ordning, som indebærer, at hvis kommunerne overskrider deres budgetterede serviceudgifter eller bruttoanlægsudgifter for 2008, vil deres bloktilskud for 2009 blive nedsat tilsvarende. Denne ordning skal tilskynde kommunerne til at overholde de budgetter, som de selv har vedtaget.
- 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 ét.
- 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.

- Ordningen indebærer ikke restriktioner på kommunernes muligheder for at prioritere inden for de forskellige kommunale serviceområder.

Afsluttende bemærkninger

- Fra 2001 til 2008 har der været en realvækst i kommunernes og regionernes udgifter til kollektiv trafik på 16 pct.
- Udgifterne for 2009 kendes endnu ikke. De svingende oliepriser udgør en usikkerhedsfaktor i planlægningen. Men kommunerne er økonomisk stærke nok til at håndtere denne usikkerhed.
- Men den kollektive trafik er kommunernes og regionernes ansvar. Eventuelle ændringer i busdriften er således et spørgsmål, som må drøftes mellem de pågældende kommuner og regioner.

Karen Jespersen

/ Nils Majgaard Jensen