

Til Trafikudvalget

I forbindelse med åbent samråd i Folketinget om nedskæringer  
i den kollektive trafik den 14-04-2010

DANSKE  
REGIONER



13-04-2010

Sag nr. 10/91

Dokumentnr. 18474/10

### **Regionerne vil tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik**

Regionerne har siden strukturreformen haft ansvaret, herunder det økonomiske ansvar, for privatbanerne og for bustrafik af regional betydning.

Regionerne arbejder for at styrke den regionale og lokale kollektive trafik og dermed tiltrække flere passagerer til busser og privatbaner. Dette er en målsætning, som er udarbejdet i fællesskab med trafikelskaberne og kommunerne. Regioner, kommuner og trafikelskaber bakker i et fælles visionsoplæg op om trafikforligets målsætning om at sikre, at størsteparten af den fremtidige trafikvækst sker i den kollektive trafik.

#### *Effektivisering af busruter*

I alle trafikelskaber har man efter strukturreformen taget de eksisterende trafikplaner op til revision og nytænkt den samlede kollektive trafikbetjening. I størsteparten af de nye trafikplaner er der for de regionale ruter generelt lagt vægt på omlægninger i retning af hurtigere og mere direkte ruter mellem de større byer. Dette vurderes som et af de tiltag, der mest effektivt kan tiltrække flere passagerer, især pendlere og uddannelsessøgende.

I Lov om Trafikelskaber er ruterne mellem de større byer navnlig et regionalt ansvar (der er dog en særlig ansvarsfordeling i Hovedstadsområdet). Det har derfor været naturligt, at der som led i udmøntningen af de nye trafikplaner, er sket en klarere opgavefordeling mellem kommuner og regioner. Det betyder, at lokal kørsel – fx i udkantsområder – mere tydeligt er blevet et kommunalt ansvar.

Ved hurtigere og mere direkte ruter, samtidig med højere frekvens og komfortniveau, opnås forbedret betjening af passagerer, der rejser mellem større byer. Denne forbedrede service betyder på mange regionale ruter kortere

Dampfærgevej 22  
Postboks 2593  
2100 København Ø

T 35 29 81 00  
F 35 29 83 00  
E [regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk)

rejsetid og dermed isoleret set færre køreplantimer, medmindre man får flere afgang for det samme antal køreplantimer.

Side 2

#### *Udviklingen i aktivitetsniveauet*

Nytænkningen af ruter og serviceniveau har i flere tilfælde betydet en omprioritering af de midler, regionerne anvender til kollektiv trafik – dvs. at der for de samme midler er sket en opprioritering af *kvaliteten* i forhold til *kvantiteten*. Dette har isoleret set medvirket til et fald i antal regionale køreplantimer (som er parallelt til et tilsvarende fald i antal kommunale køreplantimer). Givet et ønske om en samfundsøkonomisk mere hensigtsmæssig drift, er det desuden naturligt, at niveauet for såvel regionale som kommunale køreplantimer er blevet tilpasset et faldende antal passagerer. I praksis forventes antal køreplantimer pr passager således at være på et konstant niveau fra 2007 og frem.

Regionerne har også ansvar for privatbanetrafikken, og har dermed mulighed for at prioritere indsatsen i den kollektive trafik mellem bus- og privatbanetrafik. Alle regioner har hidtil opretholdt mindst den samme privatbanedrift – og i Region Sjælland og Hovedstaden har man f.eks. konkret opnormeret privatbanedriften til hyppigere frekvens og hurtigere rejsetid.

Ser man på, hvor mange midler regionerne har anvendt til kollektiv trafik (busdrift og privatbaner) fra 2007 og frem, er det først og fremmest klart, at der er sket et stort niveauskift fra 2007 til 2008, hvor regionerne brugte markant flere midler på kollektiv trafik – særligt pga. stærkt stigende omkostninger. Som det ses i tabellen herunder, har regionerne også i 2009 og 2010 budgetteret med flere udgifter til kollektiv trafik.

#### *Regionernes samlede udgifter til kollektiv trafik. Mio. kr. (2010-priser)\**

	Regnskab 2007	Regnskab 2008	Budget 2009	Budget 2010
Udgifter	987	1.186	1.305	1.347

\* Her er ikke korrigeret for, at regionerne modtager DUT-kompensation fra staten. Tages højde herfor, er der stadig tale om, at regionerne budgetterer med udgifter på samme niveau i 2009 og 2010.

Omlægningerne i forbindelse med de nye trafikplaner forventes generelt at føre til stigende passagertal. F.eks. forventes det i Nordjylland, at der som følge heraf, vil ske en stigning på 0,2 til 0,4 mio. passagerer årligt inden for de første et til to år, samt at der i løbet af tre til fem år vil ske en yderligere stigning på 0,5 til 0,9 mio. passagerer årligt. På samme vis forventes Regi-

on Sjællands trafikplan at tiltrække ca. 1 mio. flere påstigere pr. år i det regionale net.

Side 3

På trods af disse forventede positive effekter på passagertallet på sigt, er der dog ingen tvivl om, at regionernes begrænsede budgetter, i samspil med stigende udgifter til buskørsel, skaber store udfordringer i forhold til trafikforligets ambitiøse målsætninger om, at størsteparten af den fremtidige trafikvækst skal ske i den kollektive trafik.

Hertil kommer, at yderligere investeringer i kvalitetsforbedringer, herunder komfort, internet, bedre information, samt i miljøforbedringer, rejsekortet mv., lægger et yderligere pres på finansieringen af den kollektive bustrafik og privatbanerne.

Med venlig hilsen



Birgitte Josefsen

Formand for Danske Regioners Udvalg for Regional Udvikling