

Talepapir til brug ved åbent samråd i TRU vedr. busdrift 14. april 2010

Samrådsspørgsmål U: Ministeren bedes redegøre for, hvilke nedskæringer der er på vej i alle de regionale busselskaber.

Spørgsmål V: Hvad agter regeringen at gøre i forhold til de store nedskæringer, som de regionale busselskaber agter at gennemføre af den kollektive bustrafik i 2010?

Spørgsmål W: Hvad er regeringens holdning til, at 35 pct. af alle busruter på Fyn forsvinder?

Spørgsmål X: Hvad er regeringens holdning til, at stort set alle de busruter der forsvinder eller skæres væk,



befinder sig i de tyndtbefolkede områder i Danmark?

Spørgsmål Y: Hvordan mener regeringen, at de tyndt befolkede områder fremover skal være attraktive bosætningsområder for ældre og unge samt for folk i beskæftigelse, der ikke har egne transportmuligheder, når den kollektive trafik nu forsvinder?

Svar:

Med udvalgets tilslutning vil jeg tillade mig at svare samlet på spørgsmål U-Y.

Jeg vil gerne indlede med at forklare, hvordan lov om trafikselskaber fungerer.



Lov om trafiksselskaber handler om ansvaret og organiseringen af den lokale og regionale offentlige servicetrafik.

Loven forudsætter, at alle kommuner og regioner skal deltage i et trafiksselskab.

Før kommunalreformen var der rundt omkring i landet en række forskellige modeller for tilrettelæggelse af bustrafikken. Nogle amter havde et trafiksselskab med det fulde ansvar for al bustrafik. I andre amter havde kommunerne ansvaret for den lokale trafik, mens amterne tog sig af regionalbusserne. I hovedstadsområdet var ansvaret for bustrafikken samlet i HUR, hvor det var de 3 amter samt Frederiksberg Kommune og Københavns



Kommune, der også havde status som amter, der traf alle beslutninger om service og økonomi på busområdet.

Lov om trafikselskaber har ført beslutningerne om bustrafikken tættere på borgerne og de enkelte kommunalbestyrelser.

Grundtanken bag loven er, at det er i lokalområdet, man har det bedste overblik over borgernes transportbehov.

Det er derfor i kommunerne, at man skal afgøre og prioritere, hvilke transportbehov man vil imødekomme i hvilket omfang og med hvilket serviceniveau.



Busserne skal køre, hvor der er brug for dem og i det rigtige omfang.

Hvor trafikbehovet rækker ud over de daglige lokale formål, er det et regionalt anliggende. De regionale trafiktilbud betales derfor af regionerne.

Kommuner og regioner fastlægger de overordnede rammer som rutestruktur og serviceniveau, og bærer samtidig det økonomiske ansvar for det, de bestemmer.

Trafikselskabernes rolle er at assistere kommuner og regioner med at realisere de tilbud, som de vil betale for, samt at koordinere mellem de enkelte tilbud på tværs af regionen.



Lov om trafikselskaber har ikke i sig selv givet anledning til ændringer i bevillingsniveauet til den kollektive bustrafik. I forbindelse med DUT-forhandlingerne om de økonomiske konsekvenser af loven blev det nøje tilstræbt, at der samlet set er de samme midler til rådighed årligt til den kollektive trafik som før kommunalreformen.

Forventningen er dog, at man på grund af højere effektivitet og stordriftsfordele vil få mere for pengene. Det vil sige bedre service for de samme penge

Det var lidt om organiseringen af og ansvarsfordelingen i bustrafikken. Det er som sagt kommuner og regioner, der er



ansvarlige for tilrettelæggelsen af bustrafikken.

Jeg vil gerne understrege, at jeg som transportminister er meget opmærksom på, at trafikken fungerer, og jeg følger udviklingen i den kollektive trafik nøje.

Jeg er også meget bevidst om, at de lovgivningsmæssige rammer er i orden. Som udvalget er bekendt med, er Transportministeriet i øjeblikket i gang med en evaluering af lov om trafikselskaber.

Og om nogle få uger afleverer jeg en redegørelse til Folketinget om den kollektive trafik, som netop har fokus på især busområdet.



I aftalen om *En grøn transportpolitik* fra januar 2009 er der som bekendt afsat 1,3 mia. kr. til buspuljer, der skal bruges til projekter, som øger bussernes fremkommelighed og forbedrer bussernes samspil med den øvrige kollektive trafik eller giver en generel forbedring af bustilbuddet til passagererne.

Der er indtil videre givet tilskud fra buspuljerne til et forbedret informationsniveau flere steder i landet, f.eks. via sms eller informationsstandere. Der er ligeledes blevet givet midler til udbygning af stoppesteder, terminaler og stationer ligesom der er blevet givet midler til ombygning af lyskryds, så bussernes fremkommelighed forbedres.



Med aftalen om *En grøn transportpolitik* vil i alt 60 pct. af Infrastrukturfondens 97 mia. kr. blive brugt på den kollektive trafik.

Evaluering af lovgivningen, redegørelse til Folketinget og buspuljer – der er mange initiativer i gang for at styrke den kollektive trafik og busområdet.

Med hensyn til de planlagte nedskæringer i busdriften generelt som der er spurgt til, vil jeg henvide til mit svar på TRU 957.

Af mit svar fremgår det, at der ikke er nogen entydig udvikling i antallet af køreplantimer fra 2009 til 2010, dvs. niveauet er nogenlunde konstant.



I nogle trafikselskaber forventes en stigning i antallet af køreplantimer; i andre et fald. Opgørelsen er baseret på, hvad der indtil videre er indberettet til Trafikstyrelsen.

Såfremt de planlagte nedskæringer, som ikke er indberettet endnu, i den regionale busdrift på Fyn rent faktisk realiseres, vil der ske et fald i antallet af køreplanstimer til næste år.

Nu er de kommunale budgetter ikke vedtaget endnu og selv de vedtagne budgetter kan som bekendt afvige meget fra det, der realiseres, idet regionerne og kommunerne har mulighed for at tilpasse deres budgetter i løbet af året.



Selvom der kan ske regionale nedlæggelser på Fyn er der ikke noget, der tyder på, at der bliver tale om generelle og store nedskæringer i den kollektive trafik på landsplan, og dette skræmmebillede kan derfor manes i jorden.

I forhold til spørgsmålet om busdriften på Fyn er det som jeg tidligere har sagt kommuners og regioners ansvar at tilrettelægge busdriften.

Jeg kan ikke – og vil ikke – blande mig i, hvordan kommuner og regioner konkret tilrettelægger busdriften.

Jeg går heller ikke ind for at øremærke midler i de kommunale budgetter – det



er ikke i tråd med det kommunale selvstyre.

Hvis kommuner og regioner ikke mener, at der er tilstrækkeligt med midler til kollektiv trafik, må de rejse det i kommuneforhandlingerne.

Jeg har forstået det sådan, at den forventede reduktion i busdriften på Fyn er et led i en større omlægning af busdriften, fordi Region Syddanmark har ønsket at optimere det regionale busnet, så busserne kommer hurtigere frem og kører mere direkte.

Jeg har også forstået det sådan, at Region Syddanmark har lagt vægt på, at busserne skal køre der, hvor der er flest passagerer.



Som jeg har forstået det, vil nogle af de regionale ruter, som ellers skulle nedlægges, blive videreført af kommunerne.

I den sammenhæng vil jeg gerne aflive myten om, at 35 pct. af alle busruter på Fyn planlægges nedlagt. Det er ikke korrekt! Der er tale om 35 pct. af de *regionale* køreplanstimer, som p.t. overvejes. De 35 pct. udgør ca. 15-18 pct. af de samlede køreplantimer på Fyn. Det skal ligeledes siges, at de 35 pct. er årsvirkningen af reduktionen.

Jeg er også blevet oplyst om, at regionen i en treårig periode fortsat vil sikre betjeningen af



uddannelsesinstitutionerne på Fyn i dagtimerne.

Da det er kommunernes og regionernes ansvar at tilrettelægge busdriften, er det dem, der beslutter, hvor mange busruter der skal udbydes.

Busserne skal køre, hvor der er brug for dem og i det rigtige omfang.

Derfor mener jeg helt overordnet, at det er en fornuftig øvelse, og i øvrigt lovpligtigt, at regionerne gennemgår deres ruter med henblik på at få vurderet hvilke ruter de ønsker at opretholde.

Som sagt er Transportministeriet i gang med at udarbejde en evaluering af lov om trafikselskaber, der skal klarlægge,



om der er behov for at justere de lovgivningsmæssige rammer. I den forbindelse vil også ansvarsfordelingen mellem regioner og kommuner, hvad angår busruter, blive kigget efter i sømmene. Situationen på Fyn vidner om, at et sådant arbejde er relevant. Og jeg er klar til at tage de nødvendige initiativer, hvis det viser sig at der er behov for at gøre det klart, hvilke buslinjer der er regionale og hvilke der er kommunale. Men jeg vil afvente evalueringen før jeg tager eventuelle initiativer.

Det er ingen hemmelighed, at der er en særlig udfordring forbundet med den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder. Passagergrundlaget kan nogle



steder være så smalt, at det ikke kan betale sig at opretholde en regelmæssig busdrift.

Mange steder virker det godt med et tilbud om flextrafik eller telebusser, dvs. en mellemting mellem en bus og en taxi, som tilbydes bl.a. i Nordjylland og flere steder på Sjælland. Her kan borgerne bestille kørsel efter behov og fra dør til dør – og der afregnes fra gang til gang.

Det er kommuner og regioner, der beslutter, om der skal være et tilbud om flextrafik.

Løsningerne skal findes i et



samarbejde mellem kommuner, regioner og trafikselskaber.

Som sagt kan jeg ikke blande mig i, om kommuner og regioner opretholder en regelmæssig rutedrift i de tyndt befolkede områder.

Det er deres egen afgørelse og jeg mener også, at det er hensigtsmæssigt at den slags beslutninger netop træffes af kommuner og regioner, som er tættere på borgerne.