

Talepapir til brug ved åbent samråd i TRU vedr. takster 5. april 2011

- Spørgsmål Ø: "Mener ministeren, at det er i overensstemmelse med ønsket om at få flere til at vælge den kollektive trafik, at prisen på et trezoners klippekort i hovedstaden er steget med 500 pct. de sidste 30 år?"
- Spørgsmål Å: "Hvad vil ministeren gøre for at reducere prisen på kollektiv trafik, så de sidste 30 års dramatiske prisstigninger kan rulles tilbage?"

Svar på spørgsmål Ø og Å:

Hvis formanden tillader det, vil jeg besvare spørgsmålene samlet.

Det er Movia, der i samarbejde med DSB, har ansvaret for takstfastsættelsen i hovedstadsområdet.

Det er derfor Movia, der bestemmer, hvad et klippekort skal koste.



Regeringen er naturligvis interesseret i, at det ikke bliver alt for dyrt at benytte den kollektive trafik.

Takstloft

Det er også derfor, at regeringen sammen med Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti - med virkning fra 2008 – indførte et loft for stigningen i trafikselskabernes takster, det såkaldte takstloft.

Takstloftet indebærer, at der årligt fastsættes et loft, som den gennemsnitlige takststigning ikke må overskride i de enkelte trafikselskaber, fx Movia, og i den statslige togtrafik.

Takstloftet sikrer en rolig prisudvikling i den kollektive trafik, på linje med pris- og lønudviklingen.



Samtidig sikrer loftet mod, at trafikselskabernes økonomi udhules - med forringelser af trafikudbuddet til følge. Det skyldes bl.a., at takstloftet fremskrives efter samme principper som trafikselskabernes kontrakter med busentreprenørerne.

Det har jeg tidligere fornemmet, at flere partier egentligt syntes, var en god ide.

Takstloftet er baseret på en række indeks, der afspejler trafikselskabernes omkostninger.

Jeg vil gerne understrege, at takstloftet netop er et loft. Der er ingen, der siger, trafikselskaberne skal ramme det. De kan holde sig under loftet, men der er et



loft, så vi sikrer, at priserne højest stiger i takt med omkostningerne.

Stigende lønninger øger omkostningerne for trafikselskaberne, men det betyder jo altså også, at folk får flere penge mellem hænderne.

Prisstigningerne afspejler altså nu engang de omkostninger, der er.

Analyse

I efteråret 2009 udarbejdede COWI en analyse af prisen for at benytte den kollektive trafik i København. COWI's rapport tilbageviser påstanden om, at det er urimeligt dyrt at anvende den kollektive trafik i København.

Med korrektion for købekraft og timeløn har COWI sammenlignet København



med Stockholm og Oslo samt en række nordvesteuropæiske hovedstæder.

COWI har taget udgangspunkt i prisen pr. kilometer – hvilket jeg finder, er det mest reelle sammenligningsgrundlag. På den baggrund har COWI konkluderet, at for klippekort er København den billigste by i Skandinavien og ligger 21 pct. lavere end gennemsnittet.

Sammenlignet med gennemsnittet af de nordvesteuropæiske byer er København 4 pct. billigere.

Siden 2005 har stigningen i priserne i den kollektive trafik været på ca. 3 pct. om året.



Over halvdelen af rejserne i hovedstadsområdet foretages på periodekort.

Generelt har prisen på periodekort været fastholdt siden 2009. Prisen på kort på 6 zoner og derover har dog været fastholdt siden 2008.

Trafikselskaberne har valgt en prispolitik, hvor man belønner de faste kunder. Det, synes jeg, egentlig er meget fornuftigt. Hvorimod de kunder, der kun en sjælden gang benytter tog og bus, og derfor køber kontantbilletter, har haft en stor prisstigning.

Det er i forvejen sådan, at det offentlige bidrager med betydelige tilskud til den kollektive trafik. Det, man betaler for at



tage bussen og toget, er rundt regnet kun halvdelen af det, det koster at drive busser og tog.

Lavere
billetpriser

Hvis priserne på billetter til bus og tog skal sættes ned, kræver det, at vi øger tilskuddet til den kollektive trafik markant.

Jeg er helt overbevist om, at de penge kan anvendes bedre.

Forskellige analyser har vist, at det ikke er prisen, der er afgørende for, om folk vælger at benytte den kollektive trafik.

Takstnedsættelser gavner i realiteten de passagerer, som i forvejen bruger den kollektive trafik. Og så tilskynder det cyklister til at tage bussen i stedet for at



cykle. Ingen af delene får bilerne til at blive i garagen.

Flere passagerer i den kollektive trafik opnås ikke ved bare at kaste flere penge i sektoren. Det handler i høj grad også om at opnå bedre samarbejde og samspil i sektoren.

Al erfaring viser, at man ikke kan ”bestikke” bilisterne til at lade bilen stå ved f.eks. at sætte taksterne ned eller helt gøre den kollektive trafik gratis.

Vi skal derfor ikke kaste skattepenge efter lavere billetpriser, når det ikke virker.



Vi kan bruge pengene bedre ved at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og sørge for, at busser og tog kører til tiden, at kunderne får en korrekt trafikinformation, og at der er en ordentlig sammenhæng mellem de forskellige transportmidler.

Kun på den måde vil den kollektive trafik blive konkurrencedygtig i forhold til bilerne.

Det er også det, der er omdrejningspunktet i den evaluering af lov om trafikselskaber, som jeg snart offentliggør. Dette fremlagde jeg for udvalget den 5. april.



enige om at afsætte ca. 60 mia. kr. til investeringer i den kollektive trafik. Ingen af disse midler blev reserveret til takstnedsættelser.

I stedet blev midlerne besluttet anvendt til store investeringer, der kan sikre, at vi fremover vil få en bedre kvalitet i den kollektive trafik. Det er min opfattelse, at det er det, der skal til, for at vi får flere passagerer til at benytte den kollektive trafik.