



Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København, den 15. november 2016

Fjernbussernes ulige konkurrence med togene

Jyllands-Posten bragte den 5. oktober 2016 et debatindlæg af Jonas Schmidt, der er Regional Manager, Eurolines Scandinavia med overskriften "Tiden er kørt for DSB". I indlægget nedgør Jonas Schmidt DSB og togtransport, der karakteriseres som dyr og utidssvarende, fremhæver busselskabernes passagervækst og maler et ualmindeligt rosenrødt billede af fjernbussernes fortrin og tilbud til passagererne <http://jyllands-posten.dk/debat/breve/ECE9052962/tiden-er-koert-for-dsb/>

Det er desværre ikke den helt store viden om kollektiv transport mere bredt, der lægges fra dagen i dette helt forsimplede indlæg, og desværre er Jonas Schmidts skråsikre debatkommentar præget af postulater og fejlinformation, og der mangler i udtalt grad nuancerende baggrundsoplysninger. Og det skorter som nævnt ikke på selvros i kommentaren, der derfor bør læses med kritiske briller som det partsindlæg den er. Umiddelbart gør fjernbusselskaberne det da rigtig godt for tiden og påfører specielt DSB alvorlig konkurrence. De har fundet en lukrativ niche, men man kunne spørge, er det OK, at disse private busoperatører blot skummer fløden og scorer avancerne uden at påtage sig bredere forpligtelser inden for den kollektive transport, samtidig med, at de stort set slipper for udgifter til infrastruktur, stationære og tekniske faciliteter m.m. Og i øvrigt bidrager til slid på vejene?

Men allerførst lidt kortfattede fakta om fjernbusserne:

- De kører uden at betale infrastrukturafgift (andet end bro/færges).
- De kører på de strækninger, som de skønner er profitable - uanset om der er anden parallel offentlig transport - fx tog
- De kører på de tidspunkter, hvor der er mange passagerer, og ikke på andre tider. Dermed lever de ikke op til ønsket om et netværk af transport. De er snarere at betragte som pirater i branchen.

Vi har i Rådet for Bæredygtig Trafik som sådan ikke noget specielt imod fjernbusser, og havde de været flettet ind i et offentligt styret system, med fokus på koordination, arbejdsdeling, netværk og bæredygtighed, så kunne disse busruter fungere som acceptable aflastningsforanstaltninger i forhold til flaskehalse på skinnerne. De kunne køre i områder og på stræk, hvor togene ikke

kommer og udfylde huller i transportkapaciteten. Men som situationen er nu, er fjernbusserne i Danmark (og til/fra udlandet) en stor fare for et godt og sammenhængende offentligt transportsystem.

Fjernbusserne kører solotrip – problemerne må andre tage sig af

En anden bekymring i forbindelse med busserne er, at de bidrager til at fordele de rejsende mellem forskellige socialgrupper:

- De bedst stillede trafikanter kører i (komfortabel) privatbil eller tager flyet på længere afstande - og betaler også mest
- Mange andre betaler ekstra for benplads og fleksibel køreplan ved at betale fuld eller næsten fuld pris i toget
- Nogle føler sig nødsaget til at rejse med tog på orange billet - men så kan de ikke vælge rejsetidspunkter selv
- Mange vælger lavprisbusserne, der giver dårligst komfort, har en begrænset køreplan, men som er attraktive for lavindkomstgrupper som studerende og folk på laveste indkomst

Det mønster kender man fx fra USA. Det ses ekstremt tydeligt i de forskellige transportmidler. Desværre begynder det også at indfinde sig i Danmark.

I dag er det sådan, at rød billet-busserne og tilsvarende busselskaber underbyder andre transportformer, primært toget og togforbindelserne mellem landsdelene. Der er derfor helt klart behov for en nærmere analyse af, hvordan bus og tog finansieres, så der fra politisk hold kan reguleres på passende vis. Og naturligvis er den store forskel i kvalitet mellem bus og tog også noget der koster. Men, kunne man anføre, så fattigt et samfund er vi jo heller ikke, at vi ikke kan tilbyde borgeren det bedste, nemlig at køre på skinner.

Og det er rigtigt, som fremført i indlægget i Jyllands-Posten: Fjernbusserne har kronede dage. En opgørelse fra Trafikstyrelsen viser, at fjernbusserne i perioden 2011-2015 har fordoblet passagertallet. Især det seneste år har passagerfremgangen været meget markant, og der foretages nu 1,2 mio. årlige rejser med fjernbus. Samtidig mister DSB kunder pga. de fjernrejser, der krydser Storebælt. Konkurrencen fra fjernbusser er ikke kun en udfordring i Danmark. Flere andre europæiske lande oplever tilsvarende. (Se <https://outlook.live.com/owa/?path=/mail/search/rp> Trafik- og Byggestyrelsens nyhedsbrev den 10. juni, som omtaler fremgangen)

Det er selvfølgelig til at leve med i det omfang de nytilkomne passagerer på fjernbusruterne er tidligere bilister og flypassagerer. Men det er desværre nok ikke tilfældet, hovedandelen af passagererne kommer tydeligvis fra DSBs tog (afgange mellem Øst- og Vestdanmark).

At fjernbusserne har vind i sejlene kan der naturligvis være flere grunde til. Men det hænger formentlig primært sammen med prisen. Prissammenligninger mellem bus og tog lader sig ikke uden videre gennemføre, idet rabatterne er meget uensartede, men meget tyder på, at DSB's priser generelt er for høje, og der er nok ingen tvivl om, at togdriftens konkurrencesituation i forhold til langdistancebusser forværres af de årlige prisforhøjelser.

Fjernbusser som koncept skal naturligvis ikke afvises, der kan som allerede anført være stræk og ruter i landet, hvor jernbanegeografien i dag ser sådan ud, at passagertransport i tog ikke er en mulighed, og hvor tog derfor ikke repræsenterer et rimeligt alternativ. For Rådet for Bæredygtig Trafik er det helt afgørende, at Danmark har et veludbygget, højklasset og effektivt fungerende system af kollektive trafikmidler, og at transportsystemet udbygges systematisk med henblik på at sikre fossilfrihed, bæredygtig omstilling og nedbringelse af transportens klimabelastning. Men i det omfang at der fra politisk side tillades konkurrence mellem fx bus og tog i trafikken mellem landsdelene og andre steder i landet, fx tværregionalt i Jylland, bør det fastsættes som en ufravigelig betingelse, at konkurrencen mellem fx fjernbusser og tog, der fx passerer Store Bælt og betjener overlappende destinationer i fx Jylland, i det mindste foregår på lige vilkår. Sådan er det ikke i dag, da markedet og incitamenterne for langdistancebustransport adskiller sig meget fra de politisk bestemte rammevilkår og opgaver og det betjeningsvolumen, som er defineret for jernbanesektoren, ligesom myndighedskravene til og reguleringsmæssige forhold for de to transportformer er helt forskellige.

Optimal udnyttelse af investeringerne i infrastruktur

Og nok så vigtigt er hensynet til maksimal udnyttelse af samfundets investeringer i jernbaneinfrastrukturen, som jo ganske enkelt forringes, og hvis kapacitet underudnyttes, hvis fjernbusserne bidrager til at overflytte passagerer fra tog til bus. På et liberaliseret marked vil konkurrencen ydermere i overvejende grad blive koncentreret på de tidspunkter i døgnet og i løbet af ugen, hvor der i forvejen er et stort passagerpotentiale på skinnerne. Disse tidsrum og perioder vil være sammenfaldende med lige præcis de tidspunkter, hvor den skinneoperatør, der har befordringspligten (for nærværende og i det konkrete tilfælde DSB), har mulighed for at hente forøgede indtægter hjem, der kan anvendes til dækning af det underskud, kollektiv transport uvægerligt vil medføre, fordi den statslige jernbaneoperatør er kontraktligt forpligtet til køre tog i tidsrum med lavere belægningsprocenter og på tidspunkter, hvor efterspørgslen er reduceret. Busselskaberne har derimod ikke denne forpligtelse og samfundsopgave på passagertransportens område, de kan derfor uden de store udgifter udvælge godbidderne og skumme fløden. Fjernbusser fjerner dermed ikke bare indtægter fra et statsligt aktieselskab, DSB. De forringer også afkastet af investeringerne i jernbaneinfrastruktur, og i og med at de svækker DSBs driftsøkonomi ved at bidrage til faldende billetindtægter i det statslige selskab, sættes der gang i en ond cirkel, der kan lede til endnu flere forringelser og besparelser inden den kollektive jernbanetransport. Derved undergraves tillige målsætninger om at få flere til at bruge kollektiv transport og skabe passagervækst i bl.a. togene, ligesom det bliver markant vanskeligere at opfylde de på

Christiansborg oprindeligt formulerede mål for reduktion af drivhusgasudledninger, dvs. mindre grøn og klimaseriøs transport. Fjernbusekspansionen og bussektorens strandhugstaktiviteter, som retter sig mod togenes passagergrundlag, bidrager mildt sagt heller ikke til mindre trængsel på landets i forvejen belastede motorveje.

En del folketingspolitikere vil formentlig hilse øget konkurrence mellem transportmidler velkommen. Det gør de ud fra en forventning om, at konkurrencen fra fjernbusektoren vil kunne tvinge DSB og andre jernbaneoperatører til at sænke billetpriserne og derigennem medvirke til, at de togbaserede transporttilbud i kraft af mere attraktive priser bliver mere tillokkende og dermed vil skabe passagerfremgang og bidrage til at tiltrække nye brugere til jernbanen.

Men er det overhovedet realistisk at bruge priserne på togtransport som konkurrenceparameter i denne sammenhæng og som middel til at vinde buspassagerer tilbage? Det er et stort spørgsmål, det er ingenlunde givet. Der er nemlig nogle forhold, der i praksis gør det meget vanskeligt for jernbanen at tage konkurrencen op med fjernbusserne for ved hjælp af lavere priser at forsøge at stoppe passagerblødningen. Helt overordnet findes der i dag et billet- og prissamarbejde inden for den kollektive trafik, som gør, at DSB ikke bare kan fastsætte en hvilken som helst pris i passagerbefordringen. Men udover det er der, når man sammenligner bussektoren og jernbanerne, markante forskelle mellem de myndighedskrav, der stilles til bl.a. uddannelsesbaggrund, kvalifikationer, sikkerhed og dokumentation inden for de to sektorer. Og ingen kan vist være i tvivl om, at kravene på disse områder er langt højere inden for togdriften. Men eksistensen, opretholdelsen og videreudviklingen af disse lovbestemte krav til sikkerheds- og kvalifikationsniveauer gør det naturligvis dyrere at drive jernbaner; der er tale om helt andre kategorier af omkostninger og omkostninger af en helt anden størrelsesorden sammenlignet med fjernbusdriften. Samtidig er der tale om nogle helt andre anskaffelses- og vedligeholdelsesudgifter, da man ikke inden for jernbanesektoren, på materiel, teknologi- og forsynings siden, på samme måde som inden for bussektoren kan tale om masseproduktion og masseleverancer, med muligheder for forholdsvis hurtig klargøring og ibrugtagning, bl.a. fordi der kun er meget sporadisk konkurrence mellem udbydere af togmateriel mv. Hertil skal også lægges udgifter til gennemførelse af test af nyanskaffet materiel mv.

Fjernbusserne slipper (alt for) billigt

Men noget, der for alvor afsporer diskussionen om den konkrete konkurrencesituation, når det gælder passagertransporten mellem Øst- og Vestdanmark, er transportselskabernes betaling for benyttelse af infrastrukturen (Storebælt fx). Her er der tale om en grotesk skævvridning af afgiftsniveauet, økonomien og konkurrencevilkårene for de to typer passagerbefordring, og på dette område findes der nogle meget alvorlige udfordringer for jernbanetrafikken, eftersom infrastrukturafgiften for tog er ca. 13 gange højere end en tilsvarende broafgift for en dobbeltdækkerbus. Det kan ikke være rigtigt, at DSB skal betale store afgifter for benyttelse af infrastrukturen, over og under Bæltet, medens disse discount-busruter slipper markant billigere i

form af særdeles beskedne broafgifter. Det er naturligvis helt uacceptabelt, og denne forskelsbehandling og urimelige favorisering af busselskaberne kræver et grundigt eftersyn fra politisk side.

Alle disse udgifter – herunder udgifter til det arbejde DSB udfører for Transport- og Bygningsministeriet – kan i sagens natur kun kanaliseres et sted hen, nemlig videre til jernbaneoperatørens brugere. Ikke mindst derfor er der generelt dyrere at køre i tog.

Derfor er det halsløs gerning at lave hastige sammenligninger mellem de to sektorer og foreslå hurtige og nemme løsninger i retning af massiv billiggørelse af togdriften set fra togbrugernes side. Der er helt klart noget æbler og pærer over de mere ideologisk bestemte forsøg på sammenligninger og konklusioner.

Men dermed være ikke sagt, at DSB ikke kan – eller bør – tage konkurrencen op, for der er afgjort et potentiale for at kunne konkurrere, hvis ikke på prisen, så på andre parametre (komfort, arbejdsforhold for passagerer i togene, hurtighed). Det er dog Rådet for Bæredygtig Trafiks generelle og principielle opfattelse, at der bør ske en generel nedsættelse af taksterne i den kollektive trafik, og dermed også i togdriften. Periodevise og ad hoc-prægede billiggørelsestiltag, f.eks. kampagner med øgning udbuddet af orangebilletter mellem landsdelene, kan også være relevante virkemidler her og nu, men de kan ikke erstatte en langsigtet bæredygtighedscentreret prispolitik for togdriften.

Helhed og sammenhæng fremfor særinteresser

Indlægget i Jyllands-Posten viser desværre, at der er grobund for fejlopfattelser og hurtige men ikke specielt veldokumenterede påstande. Og at der er aktører inden for transportområdet, der er villige til at overdrive, præsentere hårdt optrukne påstande og udelade mellemregninger for at gøde jordbunden for egne brancher og forretningsområder. Som ovenfor understreget mener Rådet for Bæredygtig Trafik, at det er en rigtig dårlig idé uden videre at lade fjernbusruterne erobre lunser af passagergrundlaget. Det handler ikke bare om, at DSB skal oppe sig, problemet er også fordrejede og urimelige vilkår for konkurrencen mellem tog og fjernbusser på stræk og ruter, hvor der er overlapning og parallelkørsel. Det er udtryk for dårlig udnyttelse af transportressourcerne og infrastrukturen, samtidig med at klima- og miljøpolitiske målsætninger forflygtiges og underordnes markedsideologiske forestillinger. Under alle omstændigheder gælder det nu om at stå vagt om de investeringer i jernbanens infrastruktur, der er foretaget, og vil blive foretaget i de kommende år. Ikke mindst den meget omfattende investering i et nyt signalsystem, hvor et af de primære mål er at udbygge kapaciteten på jernbanen og dermed øge udbuddet af togafgange. En så omfattende investering giver jo ikke meget mening, og man får jo ikke fuld valuta for pengene, hvis antallet af tog reduceres kraftigt allerede inden systemet er udrullet og kan tages i brug. Ligeledes vil en så massiv opgradering af togtransporten og toginfrastrukturen, som Togfonden vil kunne give mulighed for – herunder den fortsatte elektrificering af jernbanen –

ikke kaste meget værdi af sig, hvis hele fundamentet, antallet af passagerer, undermineres som følge af tab af passagerer til fjernbusserne.

Vigtigt: Hold øje med fjernbusoperatørerne

For at opsummere: Fjernbusselskaberne satser løbende på at udvide deres markedsandele og ønsker at åbne nye ruter; der er bl.a. åbnet en rute til Thisted, der dog som følge af svingende servicekvalitet for bussernes vedkommende ikke ser ud til at have påvirket passagersøgningen til den lokale jernbane i Thy i nedadgående retning, snarere tværtimod. Generelt bør man dog fra politisk side være på vagt og være tilbageholdende med at give grønt lys for ekspanderende tiltag, der påfører togene unfair konkurrence og i sidste instans undergraver passagergrundlaget for den skinnebaserede trafik. Ikke for at forhindre konkurrence og fastholde monopoler men for at sikre et basisnet inden for den kollektive trafikbetjening, der frembyder de kvalitets- og komfortmæssige fordele, som togdriften repræsenterer. Der er fra samfundets side investeret store summer i opretholdelsen og udbygningen af skinnenettet. Midler, som kan være mere eller mindre spildt, hvis man ud fra en overfladisk markedstankegang og konkurrencebetragtning i endnu større omfang lader fjernbusoperatørerne komme til fadet og følger sig efter disses ønsker om at afvikle "utidssvarende restriktioner og urimelige konkurrenceregler" etc. Denne anmærkning bør man skrive sig bag øret fra politisk hold.

Skal busselskaberne fortsat have mulighed for at fortsætte en delvis gratisttilværelse ved den kollektive transports frokostbord, som gør det muligt for dem at øge deres markedsandele og måske på sigt ligefrem true udbygningen og opgraderingen af skinnenettet og togtrafikken, der i fremtiden vil være langt mere miljø- og klimavenlig? Det er et *worst case scenario*, som den nuværende konkurrencesituation mellem tog og fjernbusser ikke udelukker. Men som man, også fra politisk side, bør gøre alt for at afværge.

Med venlig hilsen

Leif Kajberg og Niels Wellendorf