



DANSKE HANDICAPORGANISATIONER



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK



Landdistrikternes Fællesråd, Formand Steffen Damsgaard
Dansk Industri, branchedirektør for transport Karsten Lauritzen
Ældresagen, adm.dir. Bjarne Hastrup
Forbrugerrådet Tænk, formand Anja Philip
Danske Handicaporganisationer, formand Thorkild Olesen
IDA, næstformand Aske Nydam Guldborg
Dansk Person Transport, adm. dir. Michael Nielsen
Trafikselskaberne i Danmark, formand Steen Vindum

26.09.2023

Bevar den kollektive transport - en uundværlig livsnerve i samfundet især i landdistrikterne

Kære finansminister, transportminister og politikere på Christiansborg,

Vi er 8 organisationer, som er gået sammen om et fælles opråb til jer om at holde hånden under den kollektive transport. Regeringen har nedsat et ekspertudvalg, som skal analysere området og komme med forslag til fremtidige tiltag inden for den kollektive transport. Det bakker vi op om. Men udvalgets anbefalinger kommer først i slutningen af 2024, og mens vi venter på ekspertudvalget, står den lokale og regionale busstrafik overfor de største besparelser og serviceforringelser i nyere tid.

Den seneste opgørelse viser, at busstrafikken har et samlet underskud på 1,345 milliarder kroner. Årsagen er de voldsomme stigninger i brændstofpriser efter invasionen af Ukraine, og færre passagerer efter Covid-19. Det er godt, at KL og Danske Regioner har aftalt med regeringen, at underskuddet midlertidigt kan lånefinansieres med op til 600 mio. kr. Det er også positivt, at regeringen i sit forslag til finansloven for 2024 vil afsætte 100 mio. kr. ekstra til projekter i den kollektive transport hvert år de næste 4 år. Men det løser desværre ikke det akutte problem, for der mangler stadig 745 millioner kroner, hvis trafikselskaberne skal kunne betale busvognmændene. Den økonomiske udfordring er akut og kortvarig, men gøres der ikke noget for at løse udfordringen nu, kan konsekvenserne blive langvarige. Besparelser på busstrafikken vil få store negative konsekvenser for både den enkelte dansker som passager, den grønne omstilling og for samfundet som helhed.

Finanslovsforhandlingerne starter nu. Vi appellerer derfor til jer om at afsætte midler til at holde hånden under den kollektive transport, så den kan holdes kørende, indtil der er fundet nye og mere langsigtede løsninger.

745 mio. kr. i underskud er et stort beløb, og trafikselskabernes ejere i kommuner og regioner har ikke de penge liggende. De kan kun finde pengene til at dække underskuddet ved nye besparelser. Hvis de ikke sparer på busruterne eller flextrafikken, skal de spare på skoler, ældrepleje m.m. Derfor ser alle trafikselskaber lige nu ind i store besparelser.

Det kommer til at ramme alle dele af den kollektive transport, også hovedruterne. Det mærkes særlig hårdt i landdistrikterne, hvor man trods afhængighed af kollektiv transport, ikke har de samme passagertal som i byerne.

Regeringsgrundlaget omtaler "et land i bedre geografisk balance", og taler om, at det skal være attraktivt at bo og arbejde i hele Danmark, en målsætning mange af folketingets partier heldigvis deler. Men det mål kan ikke indfries, hvis den kollektive transport i landområderne forringes mere eller helt spares væk. Vores landdistrikter er afhængige af den kollektive transport som livline til job, uddannelse og fritidsaktiviteter. Det påvirker også virksomhederne, væksten og sammenhængskraften i Danmark, hvis borgerne ikke kan komme rundt med kollektiv transport.

Konsekvensen er, at det bliver meget sværere at bo og få en hverdag til at fungere i landdistrikterne, hvis man ikke har bil. Hvilket et stort antal danske familier ikke har. Ifølge Danmarks Statistik har mellem 30. pct. og 50 pct. af familierne ikke bil. Dem, der af forskellige grunde ikke kan køre bil, f.eks. fordi de er børn, unge, ældre, eller svage og udsatte borgere, vil blive ladt i stikken. Det er ikke holdbart, for det påvirker unges uddannelsesvalg eller fravalg, og får ældre og svage borgere i lokalsamfund og landsbyer til at flytte ind til centerbyerne.

Når der spares på den kollektive transport, presses mange flere familier, som i forvejen har bil, desuden til at købe bil nummer to. Det er heller ikke holdbart, for det giver mere trængsel og belaster klimaet.

Besparelserne går særlig hårdt ud over ældre, mennesker med handicap og andre danskere uden bil eller kørekørt, som efterlades uden alternativer. Det giver mere isolation og ensomhed, og samlet set en dårligere mobilitet.

Den kollektive transport løser en række helt vitale opgaver i det danske samfund. Den bringer danskerne frem og tilbage til job, unge til og fra uddannelse og fritidsaktiviteter. Den spiller en central rolle i den grønne omstilling, fordi den skaber et alternativ til de privatbiler, som står for en meget stor andel af CO₂-udledningen. Den kollektive transport mindsker trængslen i byerne, fordi flere kører sammen. Den gør det muligt at bo i landdistrikterne, selvom man ikke har bil, og den får Danmark til at hænge bedre sammen.

Politisk er der fokus på at fremme den grønne omstilling ved at gøre det mindre attraktivt at køre bil med forslag som roadpricing, vejafgifter og meget mere. Men hvis alternativet til bilen, nemlig den kollektive transport, spares væk eller reduceres markant, som tilfældet er nu, så kommer de tiltag ikke til at virke. For folk vil stadig have et behov for at komme frem og tilbage for at få deres hverdag til at hænge sammen. Uanset alder og uanset hvor de bor.

Ekspertudvalget skal se på nye løsningsforslag. Det bakker vi op om, og alle vi 8 organisationer har gode ideer og forslag, som vi glæder os til at bringe i spil. Hvad enten det handler om samkørsel, åben flextrafik, attraktive trafikknudepunkter, modernisering af ungdomskort, MaaS-løsninger eller noget helt sjette. Ekspertudvalget bør samtidig se på en mere stabil og robust finansieringsmodel af den kollektive transport, så generel inflation i samfundet ikke som nu truer den almindelige drift.

Ændringer der handler om god sammenhæng i vores samfund skal forberedes grundigt. Men imens vi venter på de fremtidige løsninger, opfordrer vi kraftigt til at sikre øjeblikkelig finansiel støtte til den kollektive transport. Det er ikke blot en investering i mobilitet, men en investering i vores samfunds bæredygtige fremtid, og et land i bedre geografisk balance.