

Besvarelse

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Hvordan en 10-årig aftale på jernbaneanområdet til 65 mia. kr. kan være en nedprioritering af den kollektive trafik, kan jeg simpelt hen ikke forstå. Men sådan er der jo så mange ting.

Jeg er blevet bedt om at oplyse om udviklingen i den regionale kollektive trafik – altså den regionale kollektive trafik – og jeg vil koncentrere mig om de seneste 10 år.

Den regionale kollektive trafik består af både tog- og bustrafik. Jernbanen er ryggraden i den kollektive trafikbetjening, og den er i det store og hele statens ansvarsområde. Ansvar for den regionale og lokale kollektive trafik, som primært består af bustrafik og tillige de tidligere privatbaner, er derimod i henhold til lovgivningens amternes og kommunernes ansvar. Det må være vores udgangspunkt.

Der foreligger ikke sådanne data for bustrafikken, at man kan lave et komplet billede af situationen på landsplan. Det er således ikke muligt på konsistent måde at skelne mellem lokal og regional bustrafik. Data opgøres på forskellig måde hos de forskellige regionale og lokale myndigheder, og det er f.eks. ikke alle steder, der tælles passagerer.

Jeg vil belyse nogle overordnede tendenser i den regionale bustrafik i årene 1993-2002 baseret på data fra Amtsrådsforeningen og HUR samt Danmarks Statistik. Antallet af passagerer belyses her ved et udsnit bestående af de amtslige trafiksselskaber i Vejle Amt, Århus Amt, Nordjyllands Amt, Ringkjøbing Amt, Bornholms Amt og HUR. Her har passagerantallet samlet set ligget på nogenlunde samme niveau siden 1993. Der er dog betydelige variationer i passagerudviklingen i de enkelte trafiksselskaber.

I 2002 er bustrafikken med en enkelt undtagelse faldet lidt i forhold til 2001, men det kan ikke have noget at gøre med de 360 mio. kr., som hr. Keld Albrechtsen altid taler om, for de får jo først virkning fra 2004.

I hovedstadsområdet skyldes faldet i bustrafik fra 2001 til 2003 i høj grad tilkomsten af metroen, som tilbyder højfrekvent og hurtig kollektiv transport i rejserelationer, som tidligere var busbetjent. Mange tidligere buspassagerer benytter nu metroen. I første halvår 2003 har metroen haft flere påstigere, end busserne har tabt, og alt i alt har antallet af passagerer i hovedstadsområdet været lidt større end i den samme periode året før. Dette kommer efter en periode

med et stigende antal passagerer i hovedstadsområdets busser og S-tog.

De tidligere privatbaner, nu lokal- og amtsbanerne, udgør en meget lille del af den samlede kollektive trafik. Udviklingen i passagerertallet har på disse baner ligget ret konstant gennem perioden, og passagertallet er også her faldet fra 2001 til 2002. Fra 2002 ligger passagertallet på niveau med tallet for 1993.

Udbuddet af bustimer er opgjort for samtlige amtslige trafiksselskaber uden for hovedstadsområdet samt for HUR. Udbuddet har for disse selskaber været stort set uændret i perioden til og med 2002, og i 2002 lå udbuddet på samme niveau som i 1993.

Kl. 13.50

Flere og flere af de amtslige trafiksselskaber administrerer også telebus- og teletaxaordninger. Det er en behovstyret betjening, som i al sin enkelthed går ud på, at en busafgang kan gennemføres, hvis den er bestilt i forvejen. Ordningerne, som også etableres i kommunalt regi i de kommuner, der ikke er underlagt et trafiksselskab, benyttes i høj grad til betjening af lokalområder og lokaltrafik, mens der kun sjældent er tale om betjening af regionaltrafik.

Fra 1993 til 2003 er de gennemsnitlige bustakster steget med 30 pct., mens de generelle forbrugspriser er steget med 25 pct. Som jeg tidligere har oplyst Folketinget om, kan det konstateres, at der i en række tilfælde siden 1998 har været takststigninger, der overstiger pris- og lønudviklingen. Ifølge foreløbige oplysninger fra Amtsrådsforeningen og fra HUR vil de gennemsnitlige takststigninger i 2004 i de fleste amter ligge på 6-8 pct. HUR topper med 12 pct. tæt fulgt af Bornholm med 11 pct.

Togtrafikken udgør som sagt ryggraden i det landsdækkende kollektive trafikssystem, og togtrafikken har gennem de seneste 10 år været inde i en yderst positiv udvikling. Antallet af DSB-rejser uden for S-banen, altså i DSB's regional- og fjerntrafik, er steget med 23 pct., og produktionen er steget med 19 pct. de sidste 10 år. Dette er yderst imponerende.

Der er mange forklaringer på denne positive udvikling for fjern- og regionaltrafikken. Den vigtigste er, at togtrafikken med etableringen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund har fået et væsentligt løft. Vi ser f.eks., at stadig flere mennesker bor i Odense og arbejder i København, og de vanlige forestillinger om, hvad der er fjerntrafik, og hvad der er regionaltrafik, er under nedbrydning. Vi ser, at togtrafikken