

Fjernbusser Busliv eller busdød – meningene er delte

Af: Mikael Hansen



Foto: FlixBus

Transportminister Ole Birk Olesen (LA) afviser risikoen for busdød i forbindelse med regeringens lovforslag om at åbne for mere fjernbuskørsel med en ny generel minimumsgrænse på 75 km for rejser med fjernbusser. Oppositionens politikere er bekymrede for økonomien i bus- og togtrafikken.

Transport, Bygnings- og Boligminister Ole Birk Olesen har fremsat et Ændringsforslag til Lov om Trafikselskaber (L 129), som blandt andre emner indeholder forslag til en justering af reglerne for private fjernbusruter. De foreslåede regler vil åbne for oprettelse af fjernbusruter på nye strækninger.

I dag er der krav om, at en fjernbus som minimum skal krydse Storebælt eller to trafikelskabsgrænser. I lovforslaget foreslås kravet formuleret sådan, at en passager med en fjernbus skal befordres mindst 75 km. Samtidig foreslås kravene til operatøren strammet, sådan at der skal gennemføres mindst fem dobbeltture pr. uge – mod fire dobbeltture pr. uge i de gældende regler. Desuden er der lagt op til en stramning af kontrollen med fjernbusruterne.

Begrænsningerne i muligheden for at oprette private fjernbusruter er en beskyttelse af den offentlig støttede kollektive trafik med tog og bus.

Regeringen anslår, at de nye regler vil øge antallet af rejser med fjernbus op til 38 procent. Det svarer til knap 600.000 ekstra passagerer årligt. Godt halvdelen ventes at være nye rejsende.

Lovforslaget behandles i Folketingets Transportudvalget

Lovforslaget er for tiden til behandling i Folketingets Transportudvalg, hvor medlemmerne har stillet en stribe spørgsmål til ministeren – en helt normal procedure. Transportminister Ole Birk Olesens skriftlige svar er endnu ikke offentliggjort, men ministeren har til gengæld udtalt sig til DR Nyheder om sagen.

En række af spørgsmålene handler om konsekvenserne for økonomien og den kollektive trafikbetjening i de regionale trafikelskaber samt hos DSB og Arriva. Spørgsmålene afspejler en bekymring om bl.a. nedlæggelse af busruter og en yderligere presset økonomi for de kollektive trafikudbydere.

Ministeren afviser bekymringerne

Ole Birk Olsen deler ikke denne bekymring. Han udtaler til DR Nyheder:

"De folk, som i dag slet ikke kan transportere sig, fordi DSB, Arriva og de regionale busruter ikke er gode eller billige nok til deres behov, de vil få et nyt tilbud med fjernbusruter, og derfor forventer vi 300.000 nye rejsende om året, der ikke rejser i forvejen"

Han fortsætter:

"Vi betaler meget store støttebeløb til den kollektive offentlige transport med bus og tog. Sammenlagt over otte milliarder kroner om året. Og det er jo fordi, de betjener nogle områder og ruter, som ikke er kommercielt levedygtige. De private fjernbusser bliver ikke betalt af det offentlige. De kører på eget kommercielt initiativ og skal tjene deres penge selv."

Til forslaget om at øge den korteste rejselængde med fjernbus til 100 km siger han:

"Nej, vi synes 75 km er et godt tal. Det giver mulighed for, at man for eksempel kan køre med fjernbus fra Esbjerg til Odense. Vi har i dag den lidt ulige situation, at man kan køre med fjernbus fra København til Odense, men ikke fra Esbjerg til Odense, selvom det er cirka samme strækning. Nu laver vi nogle mere gennemskuelige regler, som åbner for en ligebehandling af hele landet."

Nu mangler vi bare Ole Birk Olesens formentlig lidt mere detaljerede svar på spørgsmålene fra Folketinget Trafikudvalg.

At skumme fløden

Diskussionen er ikke ny om, hvor liberale reglerne skal være for fjernbusruter. I 1990'erne blev der advaret mod at private fjernbusruter kunne "skumme fløden" – altså tjene penge på at drive de - relativt få - overskudsgivende busruter, men DSB og de regionale trafikskaber kunne fortsætte med den underskudsgivende trafik. I 2004 blev fjernbuskørslen liberaliseret – i princippet med de gældende regler – kun tilpasset til de nye, og større trafikskaber fra 2007. Det er dog først i dette årti, at fjernbusruterne for alvor har kunnet tiltrække mange passagerer, og med Flixbus' indgang på markedet er udviklingen yderligere accelereret.

Det nye i det aktuelle lovforslag er, at fjernbusoperatørerne nu får mulighed for at gå direkte i konkurrence med de regionale trafikskaber på ruter indenfor en enkelt region. Denne rutetype har trafikskaber hidtil haft eneret på. Striden står reelt om de anslået 300.000 årlige passagerer, som regeringen har beregnet vil køre med fjernbus i stedet for med tog eller trafikskaberne ruter. Hvad betyder det for økonomien? Og er beregningen bag lovforslaget i det hele taget realistisk?

FAKTA

Otte spørgsmål til ministeren om L129

Udvalgsspørgsmål til ministeren vedr. L 129 Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber og jernbaneloven. (Fremme af digitale mobilitetstjenester, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.). Af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)

5 spørgsmål fra til Ole Birk Olesen (LA) fra Lennart Damsbo-Andersen (S) på vegne af Transport-, Bygnings og Boligudvalget

Spørgsmål 7

Vil ministeren redegøre for, hvordan forenklingen af afstandskravet for fjernbuskørsel kommer til at påvirke passagergrundlaget for hvert af de regionale trafikskaber, for DSB og for Arriva?

Spørgsmål 8

Vil ministeren redegøre for, hvordan forenklingen af afstandskravet for fjernbuskørsel vil påvirke økonomien hos hver af de regionale trafikskaber, for DSB og for Arriva?

Spørgsmål 9

Er det ministerens vurdering, at nogle af de ruter, der i dag varetages af det offentlige, som konsekvens af forenklingen af afstandskravet for fjernbuskørsel vil blive nødsaget til at lukke?

Spørgsmål 10

Er det ministerens vurdering, at fjernbusserne på sigt vil udkonkurrere den del af den kollektive trafik, der varetages af staten, kommuner eller regioner?

Spørgsmål 11

Er det ministerens vurdering, at fjernbussernes priser permanent vil forblive lavere end priserne i den øvrige kollektive trafik?

3 spørgsmål fra Henning Hyllested (Enh)

Spørgsmål 13

Vil ministeren i skemaform oplyse, hvilke passagerrettigheder der vil gælde for passagerer med fjernbus på rejser under 250 km, således at de kan sammenlignes med passagerrettigheder ved brug af tog og anden kollektiv trafik?

Spørgsmål 14

Mener ministeren, at det er et udtryk for fair og lige konkurrence, når private fjernbusoperatører ikke bliver pålagt at tilbyde de samme passagerrettigheder som ved brug af offentlig kollektiv transport?

Spørgsmål 15

Vil ministeren oplyse, hvorledes krav til afgivelse af indberetninger om buskørslen konkret vil blive skærpet, og samtidig redegøre for, hvordan der sikres et effektivt tilsyn med fjernbuskørslen generelt?