

Alvorlige konsekvenser af nedskæringer i den regionale kollektive trafik i Østdanmark

Hovedbudskaber

1. De regionale buslinjer binder Østdanmark sammen.

De regionale busser forbinder købstæder, uddannelsessteder, hospitaler og arbejdspladser – også i de trafikkorridorer hvor der ikke er tog. De sikrer mobilitet for borgere uden bil og skaber sammenhæng mellem land og by.

2. En besparelse på 100 mio. kr. vil få meget store konsekvenser for mobiliteten på Sjælland.

- I praksis svarer det til at nedlægge alle S-busser i byerne, hvilket vil betyde flere biler på vejene, der vil føre til **mere biltrafik, øget trængsel** og dårligere livskvalitet – særligt i myldretiden.

- Besparelsen svarer til at nedlægge alle R-busser, hvilket vil betyde, at det regionale kollektive net vil blive så stormasket, at unge i store dele af vores geografi vil stå uden mulighed for at komme til f.eks. ungdomsuddannelse.

- Sammenhængen mellem land og by blive ødelagt. I store dele af geografien uden for hovedstadsområdet risikerer borgere helt at miste adgang til kollektiv transport.

- En besparelse på **100 mio. kr.** svarer til at reducere en tredjedel af busdriften. Det kan betyde, at op mod **22 mio. årlige passagerer** vil miste deres buslinje.

Sammenfatning

Den regionale kollektive trafik er en central del af infrastrukturen i Østdanmark. De regionale busser og tog forbinder byer, uddannelser, hospitaler og arbejdspladser på tværs af kommuner.

En besparelse på **100 mio. kr.** på den regionale kollektive trafik vil få meget store konsekvenser. Da størstedelen af regionernes trafikbudget er bundet til faste udgifter til lokalbaner, letbane og lovbestemte betalinger, vil besparelsen primært skulle findes på busdriften.

Det vil i praksis betyde nedlæggelse af en betydelig del af de regionale buslinjer. Op til 22 mio. passagerer om året kan miste deres busforbindelse, og op til 34 kommuner kan blive berørt.

Konsekvenserne vil være mærkbare både i byerne og i landdistrikterne: flere biler på vejene, øget trængsel og dårligere adgang til arbejde, uddannelse og hospitaler.

Store besparelser vil ramme både by og land

En besparelse på **100 mio. kr.** svarer til omkring **en tredjedel af regionens budget til busdrift.**

Det kræver markante tilpasninger at finde besparelser i denne størrelse. Nedenfor er to eksempler på hvordan omfanget af besparelserne kan se ud:

1. Nedlægge store dele af de mest benyttede linjer

Det kan fx ske ved at nedlægge alle S-busser eller alle R-busser. Det vil ramme millioner af passagerer og skabe markant dårligere mobilitet i de store trafikkorridorer.

2. Nedlægge linjer med færrest passagerer

Det vil især ramme tyndt befolkede områder på Sjælland og øerne. Her risikerer borgere helt at miste adgang til kollektiv transport og forbindelser til uddannelse og knudepunkter.

Uanset hvordan besparelserne gennemføres vil det få store konsekvenser.

I byerne vil færre busser føre til mere biltrafik og øget trængsel, særligt i myldretiden.

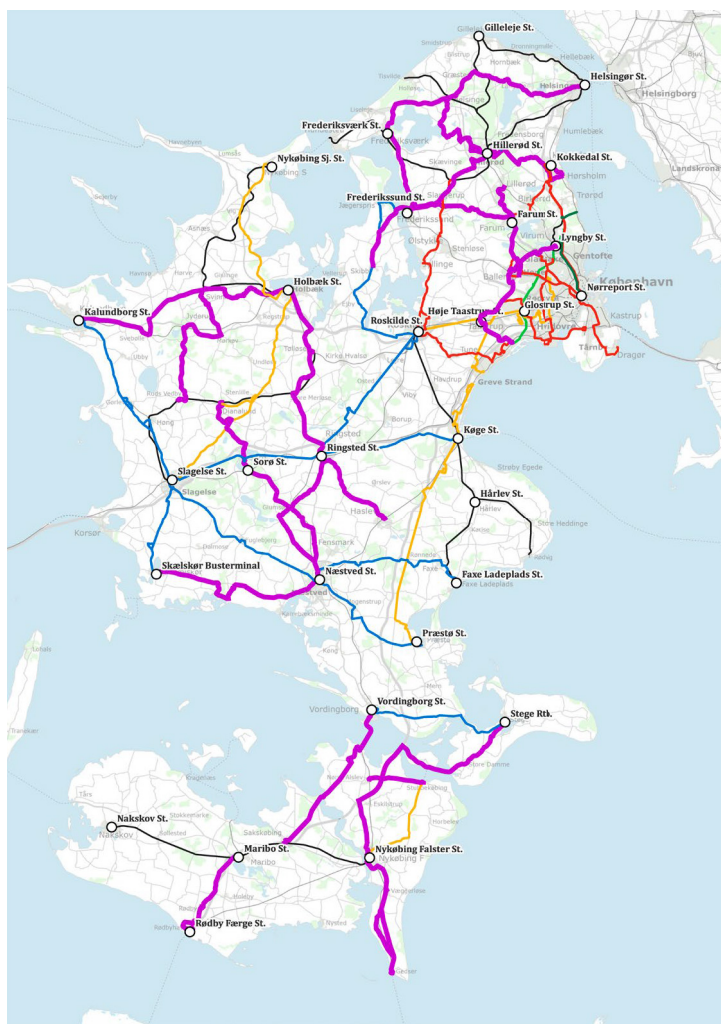
I geografien udenfor Hovedstadsområdet vil besparelserne skabe **store huller i busnettet**, hvor unge og borgere uden bil mister muligheden for at komme til uddannelse, arbejde og offentlige tilbud.

Fakta om regional kollektiv trafik i Østdanmark

Region Hovedstaden og Region Sjælland har i dag ansvaret for 59 buslinjer, 9 lokalbaner og ejer 43 pct. af Hovedstadens Letbane.

Der kører regional kollektiv trafik i samtlige 45 kommuner på Sjælland og øerne. De regionale busser og -tog transporterer ca. 40 mio. passagerer i 2025. To tredjedele af passagererne sidder i S-busserne. 17 % af passagererne sidder i R-busserne. 12 % benytter lokaltog og 6 % benytter de øvrige buslinjer. Dertil forventes op mod 14 mio. passagerer årligt på Hovedstadens Letbane i løbet af de næste 5 år.

De to regioner bruger i dag ca. 69 pct. af det samlede budget til regional udvikling på kollektiv trafik.



En stor del af budgettet dækker udgifter til lokalbanernes infrastruktur, afbetaling på anlæg af Hovedstadens Letbane, pension til tidligere tjenstemandsansatte ved lokalbanerne og en fast, lovbestemt andel af Movias administrationsomkostninger.

Kun ca. 28 % af budgettet til kollektiv trafik er direkte busdriftsudgifter, hvor det er muligt at lave nedskæringer.

Grundet bindinger i bloktilskuddet og investeringstilskuddet, er det kun i meget begrænset omfang muligt at skære i driften på lokalbanerne eller helt at nedlægge banestrækninger og samtidig opnå en besparelse.

Figur 2: Buslinjer markeret med lilla nedlægges ved mulige besparelser på 100 mio. kr. Linjerne er med størst tilskudsbehov pr. passager.