



## NOTAT

24-05-2017  
EMN-2017-00485  
1055421  
Johan Nielsen

Effektiviseringsprogram for regional udvikling på 10 pct.

### Hovedbudskaber

- Staten har ifølge tekstudkast for ØA lagt op til, at der etableres et effektiviseringsprogram på 10 pct. over 3 år.
- På regional udvikling svarer det til en reduktion på regional udvikling på 250 mio. kr. (3 mia. kr. fratrukket erhvervsområdet på 0,5 mia. kr.) og 85 mio. kr. om året ifølge staten, hvis effektiviseringsgevinsterne trækkes ud og prioriteres til andre områder, som der er lagt op til.
- Hertil kommer omprioriteringsbidraget på 1 pct. svarende til ca. 30 mio. kr. hvert år. Dermed kræver staten en samlet reduktion fra 2017 på 340 mio. kr. Dette notat beskriver, hvad en sådan besparelse vil betyde for hhv. kollektiv trafik (bud og lokalbaner) og miljø (jordforurening) som udgør den primære andel af udgifterne (72 pct.).

### Konsekvenser af et 10 pct. besparelseskraft for regional udvikling sammen med omprioriteringsbidraget på 1 pct. årlig over 3 år:

- Hvis besparelsen alene skulle implementeres ved **lokalbanerne** (hvis udgifter udgør 400 mio. kr. årligt), ville næsten samtlige lokalbaner i Danmark lukke.
- Hvis besparelserne skulle implementeres alene i den **kollektive bustrafik**, ville det betyde en reduktion på omkring en tredjedel af tilskuddet til den regionale buskørsel, svarende til næsten al regional buskørsel i Nord- og Midtjylland. Konsekvensen ville være et sammenbrud af de regionale pendlernet, der sikrer mange borgere transport til arbejde og uddannelse. I forhold til Kollektiv **bustrafik** modtog trafikselskaberne i 2015 1,1 mia. kr. i tilskud fra regionerne, svarende til 28 procent af trafikselskabernes tilskud til busserne. En reduktion på 10 pct.

samt omprioriteringsbidrag vil derfor betyde, at regionernes tilskud til trafiksselskaberne reduceres med en tredjedel (31 pct) svarende til 340 mio. kr. Det betyder en reduktion i aktivitet hos trafiksselskabet på 680 mio. kr.

- Hvis besparelsen alene implementeres på **jordforureningsområdet** svarer det til næsten hele udgiften til jordforurening. I 2016 fik 700 familier afklaret deres boligs forureningssituation, og det vil betyde, at ingen af de mange potentielt forurenede boliggrunde vi har kendskab til, ville kunne få afklaret deres status. Dette må forventes at føre til et øget pres på statens værditabsordning. Regionerne driver desuden 240 anlæg, der bl.a. friholder 52 millioner kubikmeter grundvand for forurening. Det svarer til Købehavns årlige vandforbrug.
- Regionerne har løbende omlagt busdriften for at tiltrække flere passagerer. Regionerne har nedlagt ruter med få passagerer, rettet andre ruter ud og samtidig er frekvensen øget. Det er lykkedes fra 2007 til 2015 at øge passagertallet med 7-8 procent, samtidig med en reduktion i kørselsomfanget. Den kommunale bustrafik har i samme periode faldende passagertal. Det regionale busnet er veltrimmet. Busdriften er desuden konkurrenceudsat ved EU-udbud. De regionale busser bidrager til at binde by og land sammen. En reduktion i kørselsomfanget vil primært blive lagt på ruter med færrest passager. Det vil særligt ramme de tyndt befolkede områder.

Nedenfor er beskrevet en række konkrete regneksempler på reduktioner baseret på de statslige krav. Eksemplerne fra Region Syddanmark og Region Sjælland omfatter alene det nye 10 pct. sparekrav. I Eksemplet fra Region Hovedstaden er også indregnet det årlige omprioriteringsbidrag på 1 pct.

- *Busser Region Sjælland:* En besparelse på ca. 10 pct. (56 mio. kr.) af Region Sjællands budget til regional udvikling vil ramme de 15 mindst rentable busruter. Lukningen af disse busruter vil samlet berøre 2,3 mio. passagerer/år.
- *Busser Region Syd:* En besparelse på 10 pct. svarer til halvdelen af Region Syddanmarks kollektiv trafik budget - dvs. til udgiften til Fynbus eller Sydtrafik. Pga. 50% passagerfinansiering skal der lukkes aktiviteter for 200 mio. kr. for at spare 100 mio. kr. Større ændringer i kørselsomfanget vil desuden medføre erstatningskrav fra busoperatørerne.
- *Busser Region Hovedstaden:* her betyder 10 pct. kravet og omprioriteringskravet en samlet besparelse på regional udvikling på 83 mio. kr. Fortages besparelse alene på busområdet påvirker det ca. 20 mio. passagerer, og det vil have konsekvenser for trafikken til ungdomsuddannelser og større uddannelsesinstitutioner.

