

Referat fra Trafikdage på Aalborg Universitet 2010

Workshop – Er busbetjeningen blevet forringet efter strukturreformen?

Mødeleder: René Lønnee, Region Sjælland

Oplægsholdere: Henrik Severin Hansen, Trafikstyrelsen
Johan Nielsen, Danske Regioner
Pia Færch, KL
Svend Tøfting, Region Nordjylland
Jim Friis, Morsø Kommune

Oplæg ved Henrik Severin Hansen, Trafikstyrelsen

Der er stor politisk fokus på, hvad der sker i trafikselskaberne, og en målsætning i *En grøn transportpolitik* er, at den kollektive trafik skal kunne løfte fremtidens vækst i trafikken. Til dette er der afsat 1,3 milliarder kroner.

Trafikstyrelsen opgør antallet af køreplantimer og benytter dette som et udtryk for serviceniveauet. En nedgang i antallet af køreplantimer kan dog dække over andet end et forringet serviceniveau.

Siden strukturreformen er antallet af køreplantimer sammenlagt reduceret med 1 %, men det dækker over store forskelle, hvor kørselsomfanget især i Region Syddanmarks område er reduceret kraftigt. Denne tendens med faldende kørselsomfang er bekymrende.

Oplæg ved Johan Nielsen, Danske Regioner

Udgifterne til den kollektive trafik har været stigende i alle regioner, men regionerne oplever at blive presset økonomisk, og det kan på sigt medføre nedskæringer og forringelser.

Rejsemålene har ændret sig siden strukturreformen, og det har medført et behov for ændringer af den kollektive trafik. Regionerne har forsøgt at imødekomme dette efter passagerernes ønsker i form af hurtigere ruter, direkte ruter og en højere frekvens på ruterne.

Oplæg ved Pia Færch, KL

Diskussionen vedrørende om bustrafikken er blevet forringet efter strukturreformen bunder i, at reformen har medført andre prioriteringer, og at mange derved mister tilbuddet om kollektiv trafik. Selv om tilbuddet ikke bliver benyttet, så er det stadig et gode, som man sætter pris på, fordi muligheden for at benytte det er til stede.

Et problem med den kollektive trafik er, at den kollektive trafik er et middel til at nå målene, men ikke et mål i sig selv. Fejlen er, at det ikke er blevet afklaret, hvilke mål der skal opnås.

Det er nødvendigt, at regioner, kommuner og trafikselskaber bliver bedre til at samarbejde om visioner.

Diskussion

Der gøres opmærksom på, at antallet af køreplantimer er en dårlig indikator for serviceniveauet, men at færre køreplantimer sjældent er godt for den kollektive trafik.

Det understreges, at problemet ikke kun ligger hos den kollektive trafik, men at der skal tænkes på tværs af transportformerne. Det gavner ikke den kollektive transport, at der er længere til stoppestedet, end der er til den nærmeste parkeringsplads, og når folk først har valgt bilen, er det nærmest umuligt at få dem til at benytte kollektiv trafik igen.

Det foreslås, at det skal overvejes, hvor det er mest hensigtsmæssigt at oprette tilbud. Er der ikke trængsel i området, så er det måske spildt at oprette et tilbud med kollektiv trafik, da det med stor sandsynlighed ikke vil blive brugt. Man må se i øjnene, at tilbuddene skal svare til behovet, og vi er derfor nødt til at være områdespecifikke, når vi diskuterer udviklingsmuligheder.

Oplæg ved Svend Tøfting, Region Nordjylland

Ved ændringen af betjeningen i forbindelse med strukturreformen blev der i første omgang fokuseret på økonomi og ikke på de enkelte ruter. Trafikplanen blev udarbejdet ud fra ønsket om at bibeholde den økonomiske fordeling. Ligeledes blev der i trafikplanen opstillet principper for den kollektive betjening.

Der blev lavet ændringer, så antallet af hurtige ruter mellem de større byer blev øget, mens der blev færre ruter i landdistrikterne. I stedet er der kommet et tilbud om flexture.

Det vides endnu ikke, om ændringerne har givet flere passagerer, og om der er blevet brugt flere midler end tidligere.

Oplæg ved Jim Friis, Morsø Kommune

Morsø Kommune har haft intentioner om at sørge for den rigtige rute på den rigtige tid. Dette har blandt andet medført et behov for koordinering med skolernes ringetider.

Et af problemerne ved den kollektive trafik er den manglende fleksibilitet ved køreplansændringer, som på nuværende tidspunkt ikke kan ske løbende.

Ved at undersøge ruterne i Morsø Kommune blev det fundet, at der på mange strækninger kørte to ruter; en lukket rute for skolekørslen samt en rute for øvrige passagerer. For at effektivisere blev ruterne sammenlagt, så kapaciteten i busserne kunne udnyttes bedre. Dette medførte en reduktion af køreplantimerne på 42 %, men havde ikke stor indvirkning på passagerantallet.

Det er vigtigt, at der sker en løbende tilpasning af de kollektive tilbud, så demografiske ændringer tilpasses gennem løbende finpudsning og mindre justeringer.

Afrunding

På workshoppen synes der at være fokus på tre kvantitative parametre, når spørgsmålet om forringelse i busbetjeningen skal afgøres:

- Udviklingen i antallet af bustimer

- Den økonomiske udvikling (drifts- og investeringsmidler fra kommuner og regioner til trafikselskaberne i forbindelse med trafikbestillingerne)
- Udviklingen i passagertallet

Workshoppen beskrev bl.a. med de to eksempler (Region Nordjylland og Morsø Kommune), at der også er kvalitative parametre, der spiller ind, når eventuelle forbedringer/foringelser skal vurderes. På samme måde viste regionen og kommunen, at der ikke er en lineær sammenhæng mellem reduktioner af bustimer og en negativ udvikling i antallet af passagerer. Her spiller omtænkning og fokusering af busnettet også en betydelig rolle i forhold til det samlede passagertal.