

Organisering af den kollektive transport: Der er muligheder - og faldgruber

Af: Jesper Christensen



I Region Skåne har Skånetrafiken fået flere kunder i butikken, der bidrager med en større andel til driften.

VLAK-Regering har med sit udspil til en sundhedsreform og Hovedstadsudspil åbnet for en ny organisering af den kollektive transport. Med hovedstadsudspillet lægger VLAK-Regeringen op til ændringer af organiseringen af den kollektive transport i Hovedstadsområdet - og dermed på hele Sjælland, for kommunerne uden for Hovedstadsområdet kan på nuværende tidspunkt se frem til en fremtid udenfor

Transportøkonomisk Forening (TØF) havde sammen med Kollektiv Trafik Forum (KTF) sat organiseringen af den kollektive transport på dagordenen på en eftermiddagskonference hos Rambøll torsdag 28. februar.

Efter at Per Homann Jespersen, der forsker i trafikforhold og trafikplanlægning på Roskilde Universitet, havde budt velkommen, forklarede Søren Have fra Rambøll om VLAK-Regeringens idéer med organiseringen af den kollektive transport, hvor transportminister Ole Birk Olsen (LA) i et indlæg på Altinget.dk fornyligt fremførte at idéerne ikke vil føre til ringere kollektiv transport - men bedre.

I den forbindelse pegede Søren Have på en række udfordringer, som ligger og venter på de politikere, der skal beslutte, hvordan de vil omorganisere den kollektive transport, hvis regionerne blive nedlagt og et ny offentlig transportorganisation skal tage over i Hovedstaden.

- Hvem skal bestille den offentlige transport
- Hvem skal betale den offentlige transport
- Hvor hører de øvrige sjællandske kommuner hjemme
- Hvordan skal trafikelskaberne håndtere situationer, hvor en kommune eksempelvis vil bruge penge på andre ting end kollektiv transport, der binder kommunerne sammen med hinanden

Det sidste var et emne, som flere andre pegede på i løbet af eftermiddagen, hvor skitserede et scenarie, hvor enkelte kommuner trak sig ud af fællesskabet og dermed blokerede for et sammenhængende transportsystem.

Målet er en markedsandel på 40 procent

Efter den korte præsentation af, hvad VLAK-Regeringen vurderer med hensyn til den kollektive transport i en fremtid uden de nuværende regioner, kunne Linus Eriksson, der er trafikdirektør i Skånetrafiken, som har en markedsandel på 30 procent af den motoriserede persontransport i Region Skåne, fortælle om, hvad der har været afgørende for udviklingen siden årtusindeskiftet - og hvilke mål, der ligger og venter - og hvilke udfordringer med hensyn til ressourcefordeling, der også spiller ind på de politiske beslutninger. For det er i Skåne, som i de danske regioner, at det er politikerne, der i sidste ende afgør, hvor mange penge, de direkte vil bruge på den offentlige transport.

Kort forklaret bygger fremgangen i den kollektive persontransport i Region Skåne på en politisk enighed om at skabe Skånetrafiken og give trafikelskabet både beslutningskraft og økonomiske ressourcer. Det har betydet en mere effektiv organisation, effektiv og sammenhængende kollektiv transport med markant flere kunder i butikken. Ser man på udviklingen i antal passagerer er der tale om en vækst fra omkring 70 millioner årlige rejser omkring år 2000 til omkring 165 millioner årlige rejser i 2018. Målet er, at Skånetrafikken i 2030 har en markedsandel på 40 procent af de motoriserede rejser og otte ud af ti skal være tilfredse med selskabet i 2015. Linus Eriksson vedgik, at med hensyn til kundetilfredshed var der endda et stykke vej.

Samtidig betaler Region Skåne procentvis mindre af de samlede udgifter til Skånetrafiken i dag, end det var tilfældet i begyndelsen af årtusindet.

Skånetrafikens budget var i 2018 på 5,8 milliarder svenske kroner mod 1,5 milliarder svenske kroner i år 2000. Linus Eriksson pegede på, at fremgangen ikke var kommet ud af den blå luft, men på baggrund af en politisk vilje til at investere flere penge i den kollektive transport i regionen i kombination med

etablering af et effektivt trafiksselskab i form af Skånetrafiken - ikke blot for selskabet og kundernes skyld, men også for at bidrage til mindre trængsel og mindre miljøbelastning.

- Men vi konkurrerer med sundhedsvæsenet om pengene, sagde han og pegede på, at udgifterne til sygehuse og de øvrige dele af sundhedssystemet kræver flere og flere ressourcer blandt andet på grund af et stigende antal ældre og stigende udgifter til medicin.

Dermed trak han ubevidst en direkte linie til situationen i Danmark, hvor eksempelvis trafiksselskabet Midttrafik i Region Midtjylland af forskellige grunde har måtte spare 60 millioner på busserne, hvilket har resulteret i, at Regionen har skåret tilskuddet væk på en række ruter, der hovedsageligt kørte inden for de enkelte kommuner. Nogle af ruterne er derefter blevet nedlagt, fordi kommunerne ikke ønskede at fortsætte som ene-betalere for ruterne, mens andre ruter har fået skåret betragteligt ned på afgangene.

Aktørerne mangler fælles fokus

Som modpol til Linus Erikssons beskrivelse af Skånetrafikens fremgang på baggrund af en mere strømlinet organisation med stor beslutningskraft og et større økonomisk fundament kom Otto Anker Nielsen, der er professor i gruppen for transportmodellering ved DTU's Institut for Systemer, Produktion og Ledelse, med en beskrivelse af den kollektive transport øst for Storebælt.

Han konstaterede, at trafiksselskabet Movia har opnået betydelige besparelser ved at outsource busdriften - og har en god realtidsinformation. Metroen har god fremkommelighed, høj frekvens og kører til tiden - blandt andet på grund af en helhedsorienteret kontrakt med operatørselskabet.

Lokalbanerne har også en høj regularitet, stabil drift og relativt lave driftsomkostninger. S-banen er relativ punktlig, og muligheden for gratis cykelmedtagning har åbnet for en ny kundegruppe. Til gengæld har regionaltogene og fjerntogene problemer med punktligheden.

Han kunne dernæst konstatere, at tilfredsheden med den kollektive transport øst for Storebælt var den laveste i Norden, at koordineringen af køreplanlægningen er mangefuld - især med spor- og vedligeholdelsesarbejder og ved større uregelmæssigheder, at løsninger på tværs af transportformer - eksempelvis terminalprojekter og parker-og-rejs-anlæg - kræver enighed mellem mange parter, hvilket hæmmer realisering og nytænkning, og at der ikke er fokus på dør-til-dør-rejser.

Han kunne også konstatere, at der ikke er fokus på kollektiv transport som et middel til at afhjælpe trængsel, og at der ikke er en strategisk kobling mellem planlægning af den individuelle og den kollektive transport. Derudover er en mangefuld viden om de samlede passager-strømme et problem, da det betyder, at trafikssystemerne bliver planlagt med udgangspunkt i det enkelte transportmiddel frem for passagerens samlede dør-til-dør-rejse.

Otto Anker Nielsen pegede på en række punkter, der modvirker en mere effektiv kollektiv transport:

- Kun når alle selskaber tilgodeses og finansieringer er umiddelbar overkommelig, er DOT - Din Offentlige Transport en effektiv organisation
- Det sker for ofte, at selskaberne ikke arbejder sammen om relevante og påtrængende opgaver
- Arbejdet kan tage urimeligt lang tid og kræve mange ressourcer, hvilket dræner organisationerne for midler og svækker deres gennemslagskraft
- Fordelingen af billetindtægter har siden årtusindeskiftet været et tilbagevendende konfliktemne
- Manglende etablering af terminalfaciliteter, henvisningsskilte og information om andre operatørers kørsel er eksempler på en manglende helhedstænkning

Som afrunding kom Otto Anker Nielsen med nogle anbefalinger:

- En overordnet planlægningsmyndighed
- Dør-til-dør-fokus i planlægning af kollektiv transport
- En incitament-struktur, hvor antal passagerer og kundetilfredshed indgår
- Samling af drift af bybaner

Samspil og langsigtet planlægning

På eftermiddagskonferencen var der også lagt op til nogle kortere indlæg.

Her kunne Carsten Hyldborg som direktør for trafiksselskabet FynBus som første indlægsholder pege på, at en styringsmodel for trafiksselskaberne skal sikre de rigtige rammevilkår med en langsigtet økonomisk planlægning, mulighed for at se på tværs og give plads til fleksibilitet og optimering på et fagligt grundlag.

Han fremhævede blandt andet, at en langsigtet planlægning er en forudsætning for kundernes tillid, gode kontrakter og muligheden for at fastlægge og gennemføre en klimapolitik.

Han pegede på, at kortsigtet prioritering giver uro, svigtende tillid og faldende passagertal.

Når det gælder om trafiksselskabernes arbejde, funktioner og mål, fremhævede Carsten Hyldborg, at de lokale og regionale trafikssystemer skal hænge sammen på tværs. Det gælder busser og tog, men også, at private mobilitetstilbud hænger sammen med den kollektive transport. Den tværgående sammenhæng skal understøtte pendling og fritidsrejser på tværs af kommunegrænser, have en god frekvens, hvilket koster penge, og lede frem til relevante rejsemål for passagerne - eksempelvis uddannelsesinstitutioner, sygehuse, erhvervsområder og indkøbsmuligheder.

Han pegede også på sammenhængen mellem byudvikling og infrastrukturplanlægning med eksempelvis transportkorridorer og knudepunkter. Og så nævnte han som en kommentar til Otto Anker Niensens bemærkning om manglende fokus på kundernes behov, at man hos de regionale trafiksselskaber fokuserede meget på kundernes behov og tilfredshed ud fra de kundetilfredshedsundersøgelser, der løbende bliver gennemført.

Sammenhæng og passagersynspunter

Dermed var der lagt op til et passagersynspunkt, som Laura Kirch Kirkegaard fra Passagerpuls under Forbrugerrådet Tænk kom med.

Hun pegede på, at en ny organisering af den kollektive transport skal skabe bedre sammenhænge i øjenhøjde med passagerne, skabe formelle rammer for inddragelse af passagerens synspunkter i beslutningsprocesserne, skabe åbenhed og gennemsigtighed og også tage ansvar for at skabe ambitiøse

målsætninger og visioner, der gør den kollektive transport til et mere attraktivt alternativ i samspil med øvrige investeringer i infrastruktur og byudvikling.

Politisk advarsel om huller

Det tredje korte indlæg stod Martin Baden (S) for. Han satte som repræsentant for Region Hovedstaden, hvor han er næstformand i trafikudvalget, ord på den usikkerhed, som VLAK-Regeringens udspil har skabt. For hvordan vil VLAK-Regeringen sikre, at trafikselskaberne får midler og beslutningskraft til at levere de kollektive persontransportløsninger, som efterspørges.

Han pegede på, at de politiske signaler om at udvide vejnettet ikke vil løse trængselsproblemerne i byerne - tværtimod vil de lede flere biler ind i byerne.

- Vi kan ikke bygge os ud af trængslen, sagde han og understregede dermed behovet for et effektivt kollektivt transportsystem, der skal kunne løse op for den stigende trængsel.

- Vi er nødt til at styrke den kollektive transport, sagde han.

Efter hans opfattelse vil VLAK-Regeringens forslag om en ny organisation for den kollektive transport i Hovedstaden - HOT - ikke kunne løse opgaven.

- Vi kan ikke rationalisere os væk fra det spørgsmål, at den kollektive transport mangler penge, sagde han og fremhævede Skånetrafiken som et eksempel på, hvad øgede ressourcer til en mere effektiv og beslutningsdygtig organisation havde opnået.

- Der kommer ikke nødvendigvis flere kunder, blot fordi der bliver ændret i organisationen, sagde han.

Martin Baden spurgte også til trafikselskabernes mulighed for at sikre den regionale sammenhæng i tilfælde af, at en kommune ikke vil bidrage økonomisk til trafikselskabernes økonomi, men bruge pengene på noget andet.

- Og hvorfor må de sjællands kommuner uden for hovedstaden ikke være med inde i varmen, spurgte han.

Erhvervslivet efterspørger bedre kollektiv transport

Det fjerde og sidste indlæg blev lagt frem af Lise Bjørg Pedersen, der er sekretariatsleder for Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik under DI.

Hun pegede på, at erhvervslivet efterspørger bedre kollektiv transport. Det er nødvendigt, hvis virksomhedernes medarbejdere skal kunne komme frem og undgå at sidde fast i køer på vejene. Hvis ikke medarbejderne kan komme relativt hurtigt til og fra arbejde, er der risiko for, at de finder andre arbejdspladser, der ligger bedre med hensyn til at komme frem og tilbage.

Set ud fra Dansk Kollektiv Trafik's og DI's synspunkt vil forslaget om en ny organisering af Hovedstadens Offentlige Transport kunne bidrage til at forbedre transportmulighederne i Hovedstadsområdet.

- Der er grund til at ryste posen på en ny måde og få gjort op med en uhensigtsmæssig organisering af beslutningsprocessen, sagde hun og pegede på, at trængslen nogle steder er så stor, at der ikke er plads til flere på vejene.

Lise Bjørg Pedersen pegede også på, at der efter Dansk Kollektiv Trafik's og DI's synspunkt er behov for at Staten investerer mere i den kollektive transport. Og så er der ikke brug for flere trafikselskaber - tværtimod, var budskabet fra Lise Bjørg Pedersen.

Eftermiddagskonference blev rundet af med en politisk debat mellem næstformanden i Region Hovedstadens trafikudvalg Martin Baden (S), Dansk Folkepartis transportordfører Kim Christiansen og viceborgmester i Syddjurs Kommune og formand for Trafikselskaberne i Danmark, Claus Wistoft (V).

Kim Christiansen lagde ikke skjul på, at han som Christiansborg-politiker fra Dansk Folkeparti så regionerne lagt i graven hurtigst muligt. Han var heller ikke indstillet på at give flere penge til den kollektive transport. Han mente, at man får for lidt kollektiv transport for de penge, man allerede giver. Efter hans mening kan man bruge de penge, man sparer, når man nedlægger regionerne, på at få flere busser ud at køre.

- Jeg ved ikke, hvordan det skal gøres, så det ikke går op i høje direktørlønninger, men giver flere busser, sagde Kim Christiansen

Martin Baden kunne under debatten gentage de synspunkter, han havde fremført tidligere - blandt andet, at man ikke vil få en positiv effekt uden at investere mere i den kollektive transport.

Claus Wistoft kunne pege på, at han gerne ville se på en ny måde at organisere den kollektive transport på. Men han forstod ikke VLAK-Regeringens HOT-udspil.

- Det giver blot et ekstra lag og skærer 11 sjællandske kommuner fra, sagde han under debatten, hvor han efterlyste nogle overordnede mål for den kollektive trafik i Danmark.

- Tydelige mål, går arbejdet mere tydeligt, fremførte han.

