



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato :23. september 2005
J.nr. :004-234

Trafikudvalget har i brev af 5. september 2005 stillet mig følgende spørgsmål 225 (TRU alm. del – bilag 363), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 225:

"Ministeren bedres kommentere henvendelsen af 1. september 2005 fra Mikael Beck Andersen, Vanløse, jf. TRU alm. del – bilag 363."

Svar:

Trafikudvalget har bedt om mine kommentarer til en henvendelse fra Mikael Beck Andersen, som er buschauffør i København. Mikael Beck Andersen er utilfreds med tilstanden i den kollektive trafik og synes, at det i de sidste 3 år er blevet "meget surt" at være buschauffør. Mikael Beck Andersen nævner bl.a., at togene ikke kan overholde køreplanen, at der er indført køretidsstramninger og længere tidsintervaller mellem busserne, og at der er nedlagt og ændret buslinier. Endvidere finder han ikke, der gøres nok for fremkommeligheden for busserne, idet der bl.a. efter hans mening er kommet for mange vejbump og vejindsnævninger. Han mener desuden, at tilkomsten af Metroen er årsag til de ændringer i busbetjeningen, som er gennemført, at Metroen tit holder stille, og at der så "bare sættes busser ind", samt at dette går ud over budgettet for den øvrige kollektive trafik.

Sommerens driftsforstyrrelser på S-tog og regional- og fjerntog, skal jeg være den første til at beklage, men jeg mener, at sikkerheden må gå frem for alt. Som det vil være Trafikudvalget bekendt, er sporenes tilstand desværre et generelt problem på det danske jernbanenet, som skyldes, at skinnerne gennem mange år er blevet nedslidt i en grad, der gør, at der er opstået et stort vedligeholdelseefterslæb. Vi må desværre indstille os på en mangeårig indsats for at få indhentet det efterslæb.

Metroen havde nogle begyndervanskeligheder, men Metroens driftsstabilitet er nu meget overbevisende og langt bedre, end andre kollektive trafiksystemer i hovedstadsområdet kan præstere. Jeg kan i øvrigt oplyse, at når Metroen i tilfælde af driftsforstyrrelser indsætter busser, så er det driftsselskabet og ikke HUR's bustrafik eller anden kollektiv trafik, der betaler.

Ansvar for bustrafikken i hovedstadsområdet påhviler HUR, og det er rigtigt, at HUR i samarbejde med kommunerne i området har besluttet at foretage omlægninger af bustrafikken, som også har indebåret omlæg-

ning/nedlæggelse af nogle buslinier. Der har været tale om både en tilpasning af busbetjeningen til Metroen, men også om f.eks. indførelse af A-busnettet med hyppige afgang, som kræver mange ressourcer.

HUR har oplyst, at der de sidste 3 år næsten udelukkende er gennemført køretidsstramminger i forbindelse med gennemførelse af fremkommelighedstiltag, som har gjort det muligt for bussen at komme hurtigere frem i trafikken.

Det er mit indtryk, at HUR til stadighed arbejder sammen med kommunerne om tiltag, der kan forbedre busfremkommeligheden på udvalgte steder, hvor der er problemer, men Mikael Beck Andersen mener ikke, at det er godt nok.

Med hensyn til etablering af vejbumper og vejindsnævninger er det også et lokalt ansvarsområde, og prioriteringen af hastighedsnedsættelser for biltrafikken kontra fremkommeligheden for bustrafikken foregår derfor på lokalt niveau. HUR har i øvrigt en klar holdning til vejbumper: Bumper og busser hører ikke sammen, og HUR har i august måned udsendt en pjeces "Bumper og busser" til alle kommunerne i hovedstadsområdet, som forklarer HUR's holdning og anviser alternative løsninger til hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Regeringen har meldt ud at ville arbejde for etablering af en Metrocityring, som vil bevirke et betydeligt kvalitetsløft i den kollektive trafik i hovedstaden, bl.a. fordi man så vil kunne afvikle en stor del af den kollektive trafik under jorden med hyppige afgang, færre forsinkelser og dermed bedre regularitet end med bustrafik. En stor del af en Cityrings passagerer forventes at være tidligere buspassagerer.

I forbindelse med kommunalreformen, vil ansvaret for den kollektive busstrafik i endnu højere grad blive et lokalt anliggende, idet ansvaret for omfanget af og betalingen for den lokale busbetjening i den enkelte kommune fremover påhviler kommunerne. Herved bringes beslutningerne tættere på de berørte, og det forventes derfor, at der i beslutninger om prioriteringen af serviceniveauet for busbetjeningen i højere grad kan inddrages lokale ønsker.

Oplysningerne på det medsendte "klippekort" kan ikke umiddelbart gendekkes hos HUR, der i øvrigt har oplyst, at der ikke p.t. er lagt op til besparelser i busdriften.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen