

Bilag til åbent brev til Folketingets Trafikudvalg:

En fynsk model til afvikling af den regionale kollektive trafik

Som tidligere trafikminister Arne Melchior yndede at sige ”Trafik skal afvikles”. Det kunne godt være en overskrift på denne kronik. For trafik – og ikke mindst den kollektive rutetrafik – gælder det om at undgå bureaukrati, så der bliver råd til flest mulig ture til en rimelig pris, og så man samtidig sparer de mange udgifter til en - set fra brugeren - overflødig organisation til betjening af politiske bestyrelser.

Forudsætningerne for offentlig overtagelse af de regionale rutebiler i 1981

Siden august 1981 har det offentlige stået for driften af de regionale ruter på Fyn og øer. Før 1981 var samtlige ruter koncessionerede – dvs næsten private med arveret til familie. På Fyn var der flere enkeltmandsfirmaer, men størstedelen af de fynske ruter havde DSB Rutebiler koncession på. Dette var noget særegent for Fyn. I Jylland fx var der flest enkeltmandsejede ruter.

De fleste enkeltmandsruter betjente udkantsområderne og var efter Landsforeningen Danmarks Bilruter's (LDB) mening truet af de nye kommunale skolebusruter, der begyndte at dukke op med nye centralskoler. LDB anmodede om dækning af ruternes underskud for ikke at skulle nedlægge dem. Fyns Amt bevilgede dette, under henvisning til at man - som ønske i regionplanlægningen - forventede at skulle opstille en ny trafikplan for Fyn med øer med både de gamle regionale ruter og de nye lokale ruter.

DSB Rutebiler havde ikke underskud.

Den samfundsmæssige begrundelse for, at de regionale ruter skulle overgå til det offentlige, var:

1) at der er stordriftsfordel i den kollektive trafik. Det skal forstås sådan, at jo flere ture, der indsættes på én rute, jo bedre rejsetid får ikke alene rutens passagerer, men også de passagerer der benytter den pågældende rute til omstigning.

2) I forbindelse med kommunalreformen i 1970 var der lagt op til en deling af opgaver og byrder mellem stat, amtskommune og kommune. I den sammenhæng var en opdeling af de kollektive trafikmidler på tilsvarende niveau tog/rutebil/bybus-skolebus ganske naturlig. Kommunerne oprettede skolebusruter for at betjene folkeskoleeleverne, og amterne kunne oprette regionale busruter (rutebiler) til betjening af elever til ungdomsuddannelserne, gymnasium (som amterne også varetog driften af), handelsskoler og tekniske skoler – de to sidste institutionstyper skulle efter den oprindelige plan overgå til amterne lige som gymnasierne, men pga politisk modstand fra bl.a. fagforeningerne strittede imod forblev handelsskoler og tekniske skoler under staten.

Rutebilen på Fyn er ”fin”

Fyns Amt administrerede og køreplanlagde derfor de regionale ruter, der havde de gamle ejere som entreprenører efter en fornuftig langtidskontrakt.

Modsat visse jyske amter lykkedes det overmåde fint på Fyn og øer at forøge kørselsomfanget og samtidig skaffe de prognosticerede indtægter. Budgetterne holdt endda meget fint. I 1984-85 – umiddelbart før en takstreform – var der (bemærk!) **balance mellem de direkte entreprenørudgifter og de samlede indtægter.**

Senere tog Fyns Amt skridtet videre og sendte samtlige regionale ruter ud i licitation og fik en besparelse på ca. 18% af udgifterne.

I dag er forudsætningerne væsentlig ændrede.

Amterne er afskaffet, hvorfor den myndighed, der på én og samme gang drev de fynske gymnasier og de regionale ruter, forsvandt.

Det nye trafikselskab FynBus er ejet af de fynske kommuner og regionen – men med en mærkelig konstruktion, idet de 2 regionsrepræsentanter i bestyrelsen på trods af, at de er et lille mindretal, har vetoret i spørgsmål vedrørende de regionale ruters økonomi. Og regionen har ikke de 16-19 åriges uddannelsesinstitutioner under sig – de er nemlig overgået til staten. Dette er et væsentligt manglende element.

Kommunerne må se på, mens regionen med sit nye forslag foreslår nedlæggelse af visse regionale ruter. Kommunernes 16-19 årige skulle jo gerne tilbydes en ungdomsuddannelse, hvorfor kommunerne forventes at kunne sørge for dette.

Der er ikke længere sammenhæng i opgave- og byrdelingen mellem kommune og region. Altså må vi sige til **strukturereformens fædre: Det er noget makværk, I har lavet!** Det var vist også i en sen natte-time, ikke?

Hvor står vi i dag? Problemer i planlægningen

På Fyn har vi oplevet to køreplansskifter, hvor planlægningen har været mindre heldig. For andet år i træk er køreplanerne først kommet på gaden efter starten af en ny køreplan.

Planlægningen er i år blevet også forsinket, da der fra den 24. august blev iværksat en ambitiøs plan, hvorefter de regionale ruter i Odense Kommune skulle fungere som bybusruter og integreres med disse - dette for at tilgodese passagerer i Odense Kommune.

Rejsetiden for de regionale ruter – der på visse tidspunkter kører bort fra den tidligere rute ad omveje i Odense Kommune for at give en bybusbetjening – er blevet væsentlig forøget – ligesom der nu også skal stoppes ved alle bybusstoppesteder. Denne ændring skulle medføre en kraftig stigning i antallet af odensepassagerer, samtidig med at Odense Kommune ikke har reduceret bybuskørslen.

Desværre er det ikke lykkedes alle steder at skabe denne integration, idet der stadigvæk på mange ruter er forskelle i linieføringen og dermed køretiden på bybuslinier og de regionale ruter.

Det er betænkeligt, at der er ikke gennemført én eneste beregning, der godtgør, at indtægterne fra de forventede stigning af odensepassagerer overstiger indtægtstabt fra nedgangen i de regionale passagerer, som følge af netop disse passagerer nu får væsentlig længere rejsetid.

De regionale ruter er i højere grad planlagt som transversalruter i Odense, hvilket medfører en forbedret og sikker korrespondancemulighed for passagerer, der kan have fordel heraf. Transversalrute vil sige, at ruten kører igennem Odense By fra fx øst til vest (eksempelvis fra Nyborg til Bogense) eller syd til nord. Det betyder, at ruten med stor fordel kan benyttes af bl.a. odenseborgere.

Flere indtægter i Odense Kommune

Gennemsnitsindtægten for de mange odensepassagerer – herunder de mange ungdomskort og pensionistkort – og de regionale passagerer er i størrelsesorden 1:3. Odense Bytrafik har i forvejen en temmelig intensiveret trafik, så antallet af nytilkomne passagerer vil derfor være begrænset. Dette svarer til, at antallet af passagerer ved overgang fra 15-minuttersdrift til 10-minuttersdrift ikke er proportionalt, men skal reduceres med faktor ca. 1/3.

Ved **analyse af nytilkomne passagerer i Odense Kommune** skal der herudover sammenlignes med **det tilbud, de regionale ruter i forvejen tilbød**. Denne sammenligning skal også indeholde, at en eller flere regionalruter gennemføres som transversalruter i Odense. Med de færre stop undervejs ville regionale transversalruter stadig være et godt tilbud til odenseborgere. Rejsetiden vil være konkurrencedygtig i forhold til bybusruten, der kører omveje i Odense for at sikre en rimelig betjening. Flere odenseborgere er derfor ikke tilhængere af, at de regionale ruter kører omveje i Odense by. Dette gælder især passagerer fra/til kommunens yderste områder.

Indtægtstab på de regionale ruter

De regionale passagerer vil opleve en væsentlig længere rejsetid. I flæng skal der nævnes følgende eksempler:

1. Den direkte bus non stop fra Kerteminde kl. 7.12 til Odense ankomst kl. 7.41 er blevet erstattet af en afgang kl. 7.11 med stop via Munkebo Bycenter ankomst Odense kl. 8.00 (i planen er der angivet kl. 7.50, men denne tid holder ikke). Køretiden er altså forøget fra 29 minutter til 39 minutter eller 34 %. Bussen er næsten fuld af siddende passagerer og efter efterårsferien er der erfaringsmæssigt ofte stående passagerer. Ud over at få øgede kørselsomkostninger svarende til 34 % vil der kunne ses frem til et væsentligt passagerfracfald af passagerer, der rejser fire zoner, hvor en enkeltbillet koster 39 kroner pr. voksen, men en tilsvarende billet for hele Odense Kommune – strengt taget gyldig til 3 zoner – koster 16 kroner pr. voksen. Der er altså en faktor 3 i indtægtsforskel. Det betyder et væsentligt indtægtstab.
2. Bussen mandag-fredag fra Kerteminde afg. kl. 6.45 og Munkebo kl. 6.53 til Odense ankomst kl. 7.17 havde i gennemsnit ca. 37 passagerer i den gamle køreplan. Efter den nye køreplan går turen via Seden Skole og Risingsvej svarende til en køretidsforøgelse på ca. 4 minutter eller ca. 12,5%, idet der hertil skal lægges den køretidsforøgelse, der sker ved kørsel som almindelig bybus.

I det tidligere Fyns Amt blev der – ud fra en systematisk beregning af fordele og ulemper – overvejet, hvorvidt landsbyer langs landevejen skulle betjenes ved et stoppested på landevejen eller ved at rutebilen kørte ind gennem landsbyen. I næsten alle tilfælde betød kravet om en mere økonomisk kørsel, at transporten blev privatiseret, således at passagerer selv måtte transportere sig

frem til landevejen, hvorfra rutebilen så til gengæld kunne præstere en højere gennemsnitsfart mellem de større byer.

Det er et tilbageskridt, når køretiden forøges for de regionale passagerer – og da disse gennemsnitligt yder betydeligt til de samlede indtægter. Der må derfor forventes et særdeles stort indtægtsfald som følge heraf.

Konklusion:

Selv om der vil skabes flere indtægter i Odense Kommune, kan dette ikke opveje indtægtstab for de regionale passagerer.

Systematiske fejl i køreplanlægningen

Den offentlige køreplanlægning pr. 24. august 2008 har været katastrofal:

- Køretiderne og terminaltiderne i Odense har været alt for knappe på mange ruter med det resultat, at forsinkelserne har hobet sig op hos den enkelte chauffør. Dette har betydet et alvorligt psykisk pres på især unge og uerfarne chauffører med mange opsigelser som følge – det er hårdt at se unge kvindelige chauffører bryde grædende sammen. Dette er en del af baggrunden for de regionale chaufførers 14 dages strejke.

- Fyns største rute er 910 Svendborg-Nyborg, som alle transitpassagererne til og fra tog i Nyborg mod/fra Sjælland benytter. Når det hurtige intercity tog mandag-fredag ankommer til Nyborg i minuttal 14 afgår rute 910 fra Nyborg Station 2 minutter efter i minuttal 16. Normalt skal der regnes med 6 minutter for at gå den pågældende strækning, og passagererne vil derfor opleve bussen køre for næsen af dem.

- I den nye køreplanlægning har det været for svært at samle større køreplaner, hvorfor bl.a. den tidligere rute 910 Nyborg-Svendborg-Rudkøbing-Bagenkop/Lohals er blevet opdelt i 910 Nyborg-Svendborg og 911/912/913 Svendborg-Rudkøbing/Bagenkop/Lohals. Dette betyder, at forbindelsen fra Langeland til Nyborg nu indeholder et busskifte i Svendborg, med den usikkerhed til følge, at bussen fra Langeland måske bliver så forsinket pga. eksempelvis høstmaskiner, mølletransporter eller færdselsuheld, at bussen til Nyborg er kørt ved ankomst til Svendborg.

- Ovennævnte rute 910 Nyborg Svendborg er mandag-fredag blevet opgraderet fra ½timedrift til 20 minuttersdrift på trods af, at intercitytogene i Nyborg ligger i ½timedrift, og det samme gælder føderuterne i Svendborg fra Faaborg og Langeland – altså passer forbindelserne mellem alle disse ruter bare kun hver anden gang. Dette er indtægtsmæssigt særdeles katastrofalt.

- Mellem Kerteminde, Munkebo og Odense var der i de gamle køreplaner 15 minuttersdrift mandag-fredag. Fra Kerteminde kørtes der i den gamle køreplan om morgenen fra Kerteminde kl. 7.00, 7.20, 7.35, 7.50 og 8.05 ad ordinær linieføring til Odense – herudover var der afgang fra Kerteminde kl. 7.12 direkte non stop til Odense. I den nye køreplan er der afgang kl. 7.11 og kl. 8.02 og ingen ordinære ture herimellem. Ruten har på alle andre tidspunkter 15-minuttersdrift undtagen om morgenen, hvor det er allermest vigtigt. Når passagererne ikke kan rejse ud om morgenen, rejser de heller ikke med om eftermiddagen. Dette er indtægtsmæssigt katastrofalt.

- Tilsvarende er der sket ugunstige forskydninger i afgangstiderne fra Otterup til Odense

- Tidligere var der skabt korrespondance i Brenderup på det befolkningstyndere Vestfyn således, at landsbyerne mellem Vissenbjerg og Brenderup kunne rejse via Brenderup til både Middelfart og Bogense. Når kørselsomfanget er så beskedent som timedrift, bliver korrespondancerne meget vigtigere. Landsbyerne mellem Vissenbjerg og Brenderup har ikke længere generel korrespondance til Middelfart og Bogense. Det er ikke gunstigt for indtægterne.

- Betjeningen af gymnasier, handelsskoler og tekniske skoler er reduceret væsentligt, idet eleverne frem for at blive kørt direkte til skolen nu skal stige om eller få længere gangafstand fra stoppested til skole.

- Generel vises korrespondancer ikke i de nye køreplaner. Der er mange penge i de lange rejser, hvorfor det er vigtigt at markedsføre disse godt. I de gamle køreplaner kunne man læse, hvornår man ved anløb af en af stationerne Nyborg, Odense og Middelfart kunne være i København, endda enkelte også Kastrup Lufthavn. I de gamle køreplaner kunne der vises, hvornår der var forbindelse med færgerne og andre rutebilruter. Dette viser de nye køreplaner ikke. Det er ikke gunstigt for indtægterne. For DSB vil det heller ikke være gunstigt, at der ikke overvejes korrespondancerne til og fra tog. – Disse korrespondancer blev i mange tilfælde indlagt til chaufførernes tjeneste – for at sikre forbindelsen. Det sker ikke automatisk i dag.

Konklusion:

Når en administration på den baggrund skaber så stort et indtægtstab, er det organisatorisk på tide at se på alternative muligheder.

Her skal der peges på

Den Fynske Model

Fyn er jo ”sin egen” med vand på 4 sider og derfor ideel til afprøvning af andre muligheder.

Chaufførerne er som frontfigur et væsentligt element

Salgsmæssigt drejer det sig om, at forholdet mellem passager og chauffør lykkes. Køreplanlæggeren er kun konsulent i dette spil og skal ”bare” sørge for, at betingelserne er til stede.

Combus A/S har tidligere forbudt køreplandrøftelser med chaufførerne, selv om der i årevis - siden 1981 - har været tradition herfor. Den fynske trafikplan var i 1981 ikke kommet så godt fra start uden chaufførernes medvirken.

Efter en postbilulykke på A9 i 1990’erne foretog arbejdstilsynet et besøg hos Fyns Amt, hvorefter det blev påbudt entreprenør og amt at genindføre køreplandrøftelserne med chaufførerne af arbejdsmiljømæssige grunde.

For at sikre at de - der har trafikken tættest på kroppen - også bliver hørt ved ændringer, kan det foreslås:

1. De regionale ruter overdrages til private busselskaber (- som i 1981)

De regionale ruter overdrages til private busselskaber - det vil sige at vi går tilbage til en 1981-situation, hvor dette var tilfældet. Overdragelsen gælder både indtægter og udgifter samt drift af fx Odense og Svendborg Rutebilstationer.

Rent strategisk foreslås der først at ske en licitation af de nuværende ruter over fx 8 år. Licitationen skal omfatte både indtægter og udgifter samt kørsel, administration og planlægning – således at licitationen vil være en flydende overgang til en direkte overgang til private ruter - sådan som det var i 1981. Der stilles derfor alene krav om minimumsfrekvens af de enkelte ruter. For at sikre at flere busselskaber kan få adgang til at byde foreslås licitationen opdelt så hver enkelt rute er en pakke. Busselskaberne må selv udgive en køreplan og markedsføre ruten i øvrigt. Busselskaberne kan endvidere frit vælge billetteringssystem, idet der dog i licitationsperioden er foreskrevet zoner og takster samt regulering heraf.

Efter de 8 år stilles trafikken fri – alle busselskaber kan nu frit konkurrere på køreplan og også på takster. - Herved sikres den mindst bureaukratiske arbejdsgang, samtidig med at der vil sikres en automatisk tilpasning af ruternes økonomi til en evt. skiftende efterspørgsel.

2. Kommunerne kan købe kørsel af det private busselskab efter regning eller tilbud.

Kommunerne kan have ønsker til kørsel - dels linieføringsmæssigt og dels tidsmæssigt - til de regionale ruter. Ønsker kan være befordring af folkeskoleelever og af elever til ungdomsuddannelser fra de yderste områder i kommunen. Kørslen kan ønskes udført af de regionale ruter for herved at klare befordringsopgaven billigst muligt. Generelt kan kommunen også ønske en forbedring af kørselsomfanget altså en tættere drift.

Kommunerne foreslås derfor at kunne købe denne kørsel af det private busselskab efter regning eller tilbud. – Det private busselskab vil selvfølgelig beskytte sine øvrige passagerindtægter, dvs tage hensyn til sine øvrige passagerer ved en eventuelt omvejskørsel ønsket af kommunen eller lignende. Der vil herved automatisk indbygges en samlet vurdering af indtægter og udgifter ved et kommunalt forslag.

3. Kommunerne modtager det regionale underskud

For at kunne finansiere det nuværende serviceniveau på de regionale ruter tildeles kommunerne det nuværende underskud på de regionale ruter, som regionen i dag betaler, eksempelvis:

Assens Kommune modtager underskuddet på de regionale ruter 831, 832, 835, 840 og 850
Odense-Haarby-Assens

Faaborg-Midtfyn Kommune modtager underskuddet på de regionale ruter 838, 920, 930, 940, 960, 961 og 962

Kerteminde Kommune modtager underskuddet på de regionale ruter 880, 885, 890 og 891

Langeland Kommune modtager underskuddet på de regionale ruter 800 og 910 Svendborg-Langeland

Middelfart Kommune modtager underskuddet på den regionale rute 830

Nordfyns Kommune modtager underskuddet på de regionale ruter 805, 806, 810 og 825
Bogense-Middelfart samt 850 Odense-Morud-Bogense

Nyborg Kommune modtager underskuddet på den regionale rute 970 Ørbæk-Odense

Svendborg Kommune modtager underskuddet på de regionale ruter 910 Svendborg-Nyborg og
970 Svendborg-Ørbæk

Ærø Kommune modtager underskuddet på den tidligere regionale rute 990

Odense Kommune er centralt beliggende og har ikke underskudsgivende betjening af yderområder med de regionale ruter. Sandsynligvis vil en selvstændig opgørelse af fx de regionale ruters kørsel i Odense Kommune vise større indtægter fra de mange passagerer fra omegnskommunerne end udgifter ved kørslen i Odense Kommune.

Kommunerne bliver herved i stand til at opretholde det nuværende serviceniveau. Såfremt passagerudviklingen ikke er tilfredsstillende, vil det private busselskab iværksætte de nødvendige rationaliseringer og/eller reduktioner i den dårligst belagte kørsel, men kommunen har stadig mulighed for at købe sig til bevarelse af den kørsel, som kommunen finder nødvendig.

Sammenfatning

Med ”Den fynske model” er det mit håb, at de fynske regionale ruter – som jeg betragter som mine børn – og som jeg har plejet siden 1981 – vil kunne overleve som et tæt forgrenet net fornyet og udbygget med fx telebus og teletaxa. Det er nødvendig med en sanering af alle de overflødige elektroniske tiltag, der koster alt for meget i daglig administration. Det får vi først øjnene op for, når krisen kradser.

Det drejer sig om at fokusere på forholdet mellem kunde og chauffør – det er det, der skal sælge rejsen! Kunden skal altid kunne føle at blive godt behandlet – kunne købe billet til en rimelig pris og blive venlig behandlet af chaufføren. Chaufføren skal ikke være stresset, så han/hun bryder sammen på ruten eller vrisser af passagererne.

Staten anvender ca. 9 mia. kr. til renovering af togskinne-nettet – på Fyn svarer det til ca. 900 mill.kr. Sammenlignet med togdriften er den fynske busdrift derfor ufattelig billig. En fornuftig drift – uden alt for meget dyrt elektronik og bureaukrati – kort sagt ”Den fynske model” – vil kunne sikre de fynske regionale rutebiler, hvis mulighederne for det skabes.

Folketingets Trafikudvalg foreslår at gennemføre forslaget som forsøg på Fyn – men skynd jer inden det bliver for sent – regionen varslers allerede voldsomme nedskæringer.

– Og til sidst husk også, at rutebilerne er med til at føde passagersuccesserne i togdriften.

Venlig hilsen

Vagn Løye

Civilingeniør, cand.polit.

Planlægger i Fyns Amt/FynBus siden 1976

Kerteminde den 19. september 2008