

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 familien. 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 sammen med nye centralskoler. LDB anmodede om dækning af ruternes underskud for ikke at nedlægge dem. Fyns Amt bevilgede det, under henvisning til at man - som ønsket 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.

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.

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 element.

Kommunerne må se på, mens regionen med sit nye forslag foreslår nedlæggelse af regionale ruter i udkantsområderne. Kommunernes 16-19 årige skulle jo gerne tilbydes en ungdomsuddannelse, så 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 har køreplanmaterialet ikke været færdig til starten af den nye køreplan.

Køreplansskiftet blev i år blevet også forsinket og udskudt knap 2 måneder til den 24. august, hvor der igen var forsinkelser i køreplanmaterierialet. Og køreplansskiftet indebærer tilmed en næsten totalomlægning, hvorefter de regionale ruter skulle fungere som bybusruter i Odense Kommune 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 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, men det vil ske på bekostning af antallet af regionale passagerer.

Indtægtsmæssigt er dette katastrofalt. Odense Kommune vil ganske vist opleve, at der vil komme flere passagerer i Odense by, men indtægterne vil nu lande i de regionale bussers kasser. Da kommunen samtidig har uændrede udgifter til kørsel, vil de faldende indtægter betyde et større underskud for kommunen.

Regionen vil opleve væsentligt større udgifter til kørsel på grund af den øgede rejsetid, som igen vil medføre faldende indtægter fra de færre regionale passagerer.

Stigningen i bybuspassagerer vil ikke indtægtsmæssigt kunne opveje nedgangen i de regionale passagerer, da der er et forhold på ca. 1:3 i indtægten fra en bybuspassagerer og en regional passager.

Herudover har køreplanlægningen været ekstrem uheldig på Fyn (– se i vedlagte bilag nærmere herom).

De regionale chauffører har helt usædvanligt strejket i 14 dage, hvilket fortæller om den uheldige situation. Efterfølgende har der været så mange opsigelser blandt chaufførerne, at der for øjeblikke må aflyses mange ture dagligt.

På Fyn har man fraveget den solide, faglige tradition og bevæget sig ud i en ny køreplan uden at beskrive konsekvenserne heraf eller have foretaget høring af planerne hos chauffører, kommuner og uddannelsesinstitutioner. Dette er særdeles ”uheldigt” og bør mane til eftertanke.

Når en administration er så ”uheldig”, er det organisatorisk på tide at se på alternative muligheder:

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.

Det hedengangne Combus A/S havde 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

De regionale ruter overdrages til private busselskaber – dvs at vi genopfinder en 1981-situation, hvor dette var tilfældet. Overdragelsen gælder både indtægter og udgifter samt drift af fx Odense og Svendborg Rutebilstationer og foreslås at ske i 2 trin:

I første trin foreslås der en overgangsperiode på fx 8 år, hvor de nuværende ruter udliciteres enkeltvis. I denne periode kan busselskaberne forberede sig på det frie marked. Licitationen skal omfatte både indtægter og udgifter samt kørsel, administration og planlægning. 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.

I andet trin - 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 kan derfor 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

I offentlig virksomhed skal opgaver og byrder følges ad. Kommunerne skal derfor tildeles regionens underskud på de regionale ruter. (I bilaget er der for Fyn angivet et forslag hertil.)

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 togskinnet – 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 foreslås 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 22. september 2008