

Viborg, 15. februar 2020

Til Folketingets Transportudvalg

Om prisstigninger i omlægninger i den offentlige bustrafik

Hvis man virkelig mener noget med den grønne omstilling, er det vigtigt, at man får folk tilbage i busserne i stedet for at følge den årelange praksis med at jage dem væk gennem prisstigninger og stadig ringere betjening. Ikke mindst da især bybusser i stigende grad kører på miljøvenlige drivmidler (el, brint mv.).

For nylig ville trafikselskabet Movia således afskaffe pensionistkortet, det såkaldte "mimrekort". Og straks rejste der sig en storm af protester i dagspressen. En storm, der også nåede ind til Christiansborg. Formentlig fordi, der var tale om et hovedstadsproblem. Men også her i provinsen døjer vi ikke blot med horrible prisstigninger, men også med uforståelige ruteomlægninger, så vi oplever, at busser, der i årtier har betjent et område med mange daglige brugere, pludselig er væk, grundet underlige omlægninger. I vort område blev bybusserne pludselig fjernet efter at have kørt der i over 40 år. Det betyder, at selv pensionistægtepar nu er nødt til at have to biler, hvis man vil bevare mobiliteten.

Med hensyn til priserne er de siden de offentlige trafikselskabers tilblivelse i slutningen af 70'erne/starten af 80'erne godt og vel femdoblet. I samme periode er pris og løn kun knap tredoblet. Det hænger slet ikke sammen. Derfor blev der også for en del år siden indført et loft over prisstigningerne indenfor den offentlige busdrift, således at trafik-, bygge- og boligstyrelsen hvert år melder ud med hvor mange procent, årets stigninger må være. Tallet baseres på pris- og lønindekset. Det forhindrer dog ikke trafikselskaberne i at lave horrible prisstigninger på enkelte produkter. Eksempelvis med den planlagte afskaffelse af mimrekortet. Eller som her i Viborg by, hvor man sidste år fjernede den populære enhedstakst på 10 kr. Nu koster turen ind til byen 22 kr., altså en stigning på 120 % !!!! – Hvis man er den lykkelige indehaver af et rejsekort, kan turen dog gøres til 17 kr., altså en stigning på "kun" 70 %.

Det er klart, at når man fjerner busserne fra selv tættere befolkede områder samtidig med, at billetpriserne stiger voldsomt, bliver selv vi – som nu forhenværende kernebrugere af busserne – automatisk jaget ud af busserne og ind i privatbilerne. Vi er en hel del, der har forsøgt at gøre kommune, region og trafikselskab opmærksom på dette, - men uden respons. Tilsyneladende magter de lokale myndigheder ikke selv at vende den negative spiral, som den kollektive trafik har befundet sig i længe. Selv om jeg er stærk modstander af centralisme, mener jeg, at der fra centralt hold bør sættes nogle retningslinjer, så vi kan få folk tilbage i den kollektive trafik. Og hensynet til miljøet spiller naturligvis en væsentlig rolle. Her kunne der ligge en opgave for trafik-, bygge- og boligstyrelsen, f. eks.:

Ruteplanlægning:

Der bør fastsættes en generel regel, således at der inden for bygrænsen maksimalt må være 200 m. gangafstand mellem hjem og stoppested, - i det mindste i bybusområder. Det er tidligere praktiseret flere steder, og behøver ikke at koste penge ved de ruteomlægninger, der vil være nødvendige for at opfylde dette krav (det er en gammel erfaren trafikplanlægger, der skriver disse ord).

Billetterpriser:

Prisstigningsloftet bør gælde alle billet- og korttyper, og ikke bare generelt for trafikselskabets billetindtægter som helhed, så vi undgår voldsomme prisstigninger som ovenfor nævnt. De ministerielle puljer til takstnedsættelse er ingen hjælp her. Oftest anvendes de til en bestemt gruppe. Hvis det står til regionsrådsformand Ulla Astmann, Nordjylland, skal 2020-puljen således gå til de unge. Men de unge flytter sig altså kun, hvis bustiderne passer til deres behov. Nej, - disse puljer er ren alibi-politik.

Med venlig hilsen

Kristian Jahn, Nørresøhøjen 18, 8800 Viborg