

DIPLOM

Frits Nielsen Hedegaard

221059

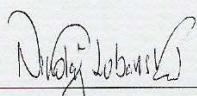
Diplomuddannelsen i offentlig forvaltning / Diploma of Public Administration

	ECTS	Eksamen	Karakter
Basismoduler			
Ret og samfund	9	} Projekt Mundtlig	11
Statistik og økonomisk metode	9		
Sociologisk metode	9		
Projektledelse og omstilling			
Projektledelse	9	Skriftlig	Bestået
Organisationsudvikling og omstilling	9	Mundtlig	10
Afgangsprojekt			
Afgangsprojekt	15	Mundtlig	10

Gennemsnit

10.3

Danmarks Forvaltningshøjskole, 14. december 2006


Direktør





Danmarks Forvaltningshøjskole



Afgangsprojekt i offentlig forvaltning

Udarbejdet af Frits Nielsen Hedegaard

Stop for takststigninger i den kollektive trafik

**Vejleder: Henrik Graungaard
Hold 6230/0801**

1. Indledning	3
1.1 Forord	3
1.2 Læsevejledning	4
1.3 Problemformulering	4
1.4 Definitioner	4
1.5 Teori- og metodevalg og undersøgelsesdesign	5
1.6 Kildekvalitet	5
1.7 Afgrænsning af opgaven	6
2. Kollektiv trafik – politik, ideologier og holdninger	6
2.1 De politiske ideologier og synet på kollektiv trafik	6
2.2 Hvad siger partiprogrammerne om kollektiv trafik?	9
2.3 Takststop som socialpolitik	10
2.4 Hvordan passer takststoppet med trafikpolitikken og ideologierne?	12
2.5 Sammenfatning	14
3. Kollektiv trafik i konkurrence	14
3.1 Udviklingen i persontrafikken	14
3.2 Investeringer i transportarbejdet	18
3.3 Driftsøkonomien for bus, tog og bil	20
3.4 Eksternaliteter – effekt af takststoppet	23
3.5 Sammenfatning	25
4. Politiske handlemuligheder	26
4.1 Restriktioner i forhold til biltrafikken	26
4.2 Forbedringer og prioriteringer af den kollektive bustrafik	27
4.3 Realpolitiske muligheder	27
4.4 Sammenfatning	29
5. Trafikselskabernes handlemuligheder	29
5.1 Udbud og efterspørgsel	30
5.2 Handlingsparametre	32
5.3 Primære efterspørgselsdeterminanter	33
5.4 Sekundære efterspørgselsdeterminanter	46
5.5 Sammenfatning	51
6. Effekt og prioritering af handlemuligheder	51
6.1 Effekt	52
6.2 Prioriteringer	54
6.3 Sammenfatning	55
7. Konklusioner	55
8. Kildeoversigt	57

1. Indledning

1.1 Forord

I Lov om Trafikselskaber som træder i kraft den 1. januar, fremgår det af kapitel 1 i paragraf 6 stk. 4., at taksterne i den kollektive trafik i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen.

Da jeg i sensommeren første gang hørte om takststoppet, vakte det stor undren, fordi jeg synes, at det er lidt absurd, at det er under en borgerlig-liberal regering, at der gribes ind i markedsmekanismerne på persontransportmarkedet, for prisskruen er et klassisk handlingsparameter i markedsøkonomien.

I 2004 fjernede samme regering og Dansk Folkeparti det årlige statstilskud til fastholdelse af lave takster på 360 millioner kr., som den kollektive trafik havde modtaget siden 1997. Dette indgreb gav til gengæld mere mening i forhold til borgerlig-liberal politik, fordi det gav den kollektive trafik mulighed for agere på tilnærmede markedsvilkår – herunder fri takstfastsættelse.

Men nu fjerner den borgerlige regering dette klassiske handlingsparameter, og jeg vil i dette afgangsprojekt fra Forvaltningshøjskolen forsøge at finde en eller flere forklaringer på dette indgreb.

Jeg har prøvet at søge forklaringen i partiernes trafikpolitik og i ideologierne, som partipolitikken hviler på – og i de overordnede politiske handlingsplaner og målsætninger på trafikområdet – samt i markedssituationen på persontrafikområdet.

I erkendelse af at den kollektive trafiks ene finansieringskilde, (takststigninger) nu bliver neutraliseret, og at den anden finansieringskilde, som er de kommunale tilskud, er neutraliseret pga. skattestop – så kan det måske blive svært at skaffe penge til kollektiv trafik, for jeg antager, at politikerne i både de kommende regioner og i de nye kommuner vil prioritere f.eks. sygehuse, institutioner, skoler, ældreomsorg på mindst samme niveau som i dag – det er i hvert fald det politikerne, siger i pressen.

Den kollektive trafik bliver derfor yderst sårbar overfor evt. vigende markedsandele på persontransportmarkedet, da man ikke hverken på kort eller lang sigt, kan hæve taksterne ud over pris- og lønudviklingen – sårbarheden er også stor, hvis omkostningerne til den udliciterede buskørsel stiger.

Men er der da ikke andre politiske virkemidler end takststop, som hhv. politikere og trafikselskaber kunne anvende i forhold til at bevare, udbygge og forbedre den kollektive trafiks berettigelse som et alternativ til privatbilismen – altså hvis det er det, man ønsker?

Projekt opgaven kunne være interessant læsning for de politiske- og de administrative beslutningstagere i de nye trafikselskaber.

1.2 Læsevejledning

Kapitel 2-6 har en indledning, som indeholder en kort *introduktion* med *teorivalg*, *empirivalg* og kapitlerne *afsluttes med en sammenfatning*. Kapitel 7 indeholder udelukkende opgavens konklusioner. Kapitel 8 indeholder udelukkende opgavens kildeoversigt.

1.3 Problemformulering:

Takststoppet er kun en af de udfordringer, som den kollektive trafik – og i virkeligheden hele persontrafikområdet, står over for. Så derfor vil jeg besvare følgende spørgsmål i relation til både takststoppet og situationen på persontrafikområdet:

- Er der overensstemmelse mellem regeringens og oppositionens ideologier og partiprogrammer og den del af loven, som dikterer stop for takststigninger?
- Hvilke realpolitiske sammenhænge er der til loven om stop for takststigninger?
- Hvordan har persontrafikken udviklet sig – og hvordan har den kollektive trafik klaret sig i konkurrencen med biltrafikken de seneste 10-15 år?
- Hvilke udfordringer står samfundet overfor i forhold til persontrafikken?
- Hvilke trafikpolitiske virkemidler kan bruges for at reducere biltrafikken og fremme den kollektive trafik – og hvilke kan gennemføres?
- Hvilke handlingsparametre kan trafikselskaberne anvende for at få flere kunder – og hvilke bør gennemføres?

1.4 Definitioner

Det er i *Lov om Trafikselskaber* at takststoppet udmøntes. Loven harmoniserer den måde, som den kollektive busstrafik organiseres og finansieres på. Det er i dag amter, amtskommunale trafikselskaber og kommuner som bevilger tilskud til den udliciterede kollektive busstrafik – efter 1. januar vil det være de nye regioner og de nye kommuner, som skal finansiere de tilskud og administrationsudgifter, som de nye store regionale trafikselskaber har behov for.

Begrebet *trafikselskaber* omfatter de myndigheder, som administrerer den kollektive busstrafik – både nu og i fremtiden.

Kollektiv trafik er rutefastlagt fællespersontrafik med bus, tog eller færge administreret og delfinansieret af stat, amt/region eller kommune. I opgaven bruges ordet *takststop* i den betydning, at der menes stop for takststigninger ud over pris- og lønudviklingen.

Der sondres mellem de *politiske handlemuligheder* og de *handlemuligheder trafikselskaberne har*. De politiske handlemuligheder omfatter overordnet regulering – f.eks. via lovgivning og bevillinger. De handlemuligheder som trafikselskabet har, er de handlingsparametre, som trafikselskabet selv kan påvirke – de vil naturligvis også være underlagt politisk indflydelse fra selskabernes politiske bestyrelser.

1.5 Teori-, metodevalg og undersøgelsesdesign

Jeg har med udgangspunkt i pensumbogen Ib Andersen, *Den Skinbarlige virkelighed* s. 39-41 valgt følgende tilgang til min vidensproduktion:

Teori:

Jeg har valgt at bruge en række teorier fra mit studie på Forvaltningshøjskolen – bl.a. økonomiske og sociologiske teorier – herunder motivationsteori. Men i min opgave introduceres også ny/supplerende teori – bl.a. politisk ideologi, markedsføringsteori og teori om rationel ruteplanlægning i kollektiv bustrafik.

Metode:

Med udgangspunkt i projektopgavens problemformuleringer når jeg mine konklusioner ved hjælp af analyse af teori og empiri.

I kapitel 2, 4, 5 og 6 bruger jeg i min analyse primært den deduktive metode, hvor jeg med udgangspunkt i teorien holder empirien op mod teorien. I kapitel 3 bruger jeg både deduktive og induktive tilgangsvinkler i min analyse. F.eks. anvender jeg overvejende den induktive metode i min tabel- og figur præsentation i afsnit 3.1-3.3., hvor jeg tager udgangspunkt i empirien og holder den op mod teorierne. I afsnit 3.4 anvender jeg den deduktive metode med udgangspunkt i teorien.

Empiri:

I kapitel 2 og 4 anvender jeg primært kvalitative data. I kapitel 3 anvender jeg primært kvantitative data. I de øvrige kapitler anvendes begge datatyper.

Undersøgelsesdesign:

Der anvendes kun sekundære kilder, som repræsenteres ved både kvalitative metoder og kvantitative metoder.

1.6 Kildekvalitet:

Mine teoretiske kilder baserer sig primært på lærebøger, hvor man kan betegne teorierne som almenlydige (f.eks. driftsøkonomisk teori). Teorierne om rationel ruteplanlægning beskriver teori, som kun kan bruges indenfor et begrænset fagområde – da de er meget fagspecifikke, og er udledt af vha. økonomiske-, matematiske- og geometriske modeller og ikke mindst på baggrund af best practise erfaringer fra den kollektive trafik i hele Europa. Jeg anser projektopgavens teoretiske kilder for at være både gyldige, relevante og pålidelige. Det samme gælder fortolkningen af de politiske ideologier fra www.leksikon.org, som jeg finder overensstemmende med f.eks. teorierne fra Benny Jacobsen m.fl., *Sociologi og modernitet*, kapitel 1.

Mine empiriske kilder baserer sig primært på en lang række rapporter fra styrelser, råd og ministerier og køreplanoplysninger fra Århus Amt, som alle må anses for at være gyldige, relevante og pålidelige – det samme gælder mine internetkilder – f.eks. Folketingets hjemmeside. En enkelt rapport fra Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, *Dansk Kollektiv Trafik – fortid eller fremtid?* kunne være tendentiøs, men det er min opfattelse, at de figurer og tabeller og betragtninger, som jeg bruger fra kilden, er gyldige, relevante og pålidelige. Stort set alle mine rapportkilder bruger data fra Danmarks Statistik, som anses for at være en meget troværdig grundkilde.

1.7 Afgrænsning af opgaven

I min analyse af de politiske ideologier har jeg valgt at fokusere på hoved-ideologierne: liberalisme, konservatisme og socialisme. Min opgave fokuserer primært på de vilkår, som der er for den del af den kollektive trafik, som vedrører den bustrafik, som skal administreres af de nye regionale trafikselskaber. Udviklingstrends på personbil- og togsiden vil indgå for at fastslå, hvordan konkurrencesituationen ser ud. Flytrafik og færgetrafik vil ikke blive behandlet. I mine analyse af trafikselskabernes handlingsmuligheder vil jeg fokusere på de muligheder, der kunne være for bustrafikken i det nuværende Århus Amt, som bliver en del af trafikselskabet i Region Midt (Midttrafik). Trods fokus på takster vil jeg ikke gå ind i en analyse af takstsystemerne i den kollektiv trafik. Den fremtidige omkostningsudvikling i bussektoren vil heller ikke blive analyseret, men vil blive kommenteret kort.

2. Kollektiv trafik – politik og ideologier og holdninger

Findes der en politisk forklaring på takststoppet?

Ideologierne - eller de ideer som partiernes programmer/holdninger udspringer af, er for gamle til specifikt at have en mening om kollektiv trafik. Til gengæld er holdninger til individet og fællesskabet et tema i de kendte ideologier.

Teori: I dette kapitel vil jeg bruge tre kendte politiske teorier – eller ideologier, som udgangspunkt for at vurdere, om takststoppet kan begrundes som et ideologisk tiltag og/eller et realpolitisk tiltag. Endvidere vil jeg inddrage teorier omkring det neoklassiske paradigme contra den sociologiske tilgang til jeg-/vi-paradigmet.

Empiri: Jeg vil primært bruge eksempler fra den førte politik og de politiske partiers programmer/holdninger til kollektiv trafik.

2.1 De politiske ideologier og synet på kollektiv trafik

Det må være muligt, via ideologierne, at få en idé om, hvordan ideologierne ser på kollektiv trafik, for forskellene i ideologierne tager bl.a. udgangspunkt i individet contra fællesskabet. En række kilder (se efterfølgende) giver en fortolkning af følgende kendte ideologier: Liberalisme, konservatisme og socialisme.

Liberalismen

Som partiet venstre fortolker den: (uddrag fra Folketingets hjemmeside)

Venstre er Danmarks liberale parti. At være liberal betyder, at man i sin politik tager udgangspunkt i det enkelte menneske. Det er Venstres opfattelse, at mennesker trives bedst i frihed. Med frihed følger imidlertid et stort ansvar for både sig selv, sine nærmeste og fællesskabet, hvilket man som menneske må gøre sig klart og forholde sig til.

Den oprindelige Liberalisme i uddrag: (www.leksikon.org)

Den klassiske liberalisme ville sikre borgerne en ideologisk og økonomisk frihedssfære uden statslige indgreb.

I sin yderste konsekvens kan man sammenligne liberalismen med det neoklassiske paradigme (Benny Jacobsen m.fl., *Sociologi og modernitet* s. 17-19): I det neoklassiske paradigme påstås det, at mennesker uafhængigt af tid og sted forfølger deres egeninteresse. (rational choice).

Konservatismen

Som partiet Det Konservative Folkeparti fortolker den: (uddrag fra Folketingets hjemmeside) *Det første fællesskab vi fødes til er familien. I hjemmet lever vi med ind i de mønstre og den livsførelse som senere altid vil præge os. Vi tilegner os de vaner og skikke som giver os tryghed i omgangen med andre mennesker. Senere kommer vi ind i nye miljøer og fællesskaber; skolen, arbejdspladsen, foreningslivet. Alle udgør de også en slags minisamfund indenfor hele samfundet, og det er harmonien mellem disse som gør det begge rige og menneskeværdige. Men det menneskeværdige samfund må på sin måde sætte mennesket over samfundet.*

Den oprindelige Konservatisme i uddrag: (www.leksikon.org)

Konservatismen opererer med grundforestillinger om mennesket som uløseligt knyttet til det overleverede, der vel kan og bør forbedres med varsom pleje, men som ikke kan afskaffes, og forsøger man alligevel, fører det bare til ulykke...Et samfund bygger på et samspil mellem grupper og generationer...

Socialismen

Som Socialdemokraterne fortolker den: (uddrag fra Socialdemokraternes hjemmeside) *For Socialdemokraterne er de grundlæggende værdier frihed, lighed og solidaritet. Disse værdier udspringer alle af forståelsen af, at det enkelte menneske er unikt og uerstatteligt. Friheden understreger menneskets ret til at være til og til at udfolde sin forskellighed. Ligheden er erkendelsen af alle menneskers lige værdi, netop fordi hvert enkelt menneske er unikt og dermed uerstatteligt. Gennem solidariteten gør vi friheden og ligheden reel for alle. Det er solidariteten, der sikrer, at vi drager omsorg for hinanden og værner om hinandens uerstattelighed og værdighed.*

Den oprindelige Socialisme i uddrag: (www.leksikon.org)

Socialismen repræsenterer målsætningen om menneskelig frigørelse og selvudfoldelse, om reel behovstilfredsstillelse og en retfærdig fordeling af materielle og sociale goder. Det samfund som skal realisere disse målsætninger, skal styres af samfundsmedlemmerne på den mest mulig direkte måde...af styringsstrukturer som kontrolleres af folkemasserne og varetager deres interesser...

Konservatismen – og vel også socialismens tilgang til jeg-/vi-paradigmet er sociologisk forankret i en opfattelse af at: *Mennesker i en vis udstrækning kan stræbe efter egne mål, men deres mulighed for at gøre det, er afgørende betinget af hvor godt de er forankret inden for et stærkt fællesskab, som kan forsyne dem med et moralsk og følelsesmæssigt fundament – et fællesskab, som de opfatter som deres eget, som ”et vi”.* (Benny Jacobsen m.fl., *Sociologi og modernitet* s.19)

Lidt firkantet betragtet vil liberalisterne have fuldstændig frihed for individet – både hvad angår økonomi, tankegang og handlemuligheder – enhver begrænsning fra samfundet side (fællesskabet) er uvelkommen. Samfundet og fællesskabet bør kun tage sig af det, som er strengt nødvendigt. Dog forholder det neoklassiske paradigme sig til fællesskabet ved: *at anse den frie prisdannelse som en "naturlov", som med en "usynlig hånd" kunne lede menneskene til at bærer sig ad, så det fælles bedste fremmes.* (B. Jacobsen m.fl., *Sociologi og modernitet* s.18)

Konservatismen erkender, at fællesskabet/samfundsordenen er en nødvendig/naturgiven størrelse, hvor det enkelte menneskes frihed/handlinger skal tage hensyn til fællesskabet (ligesom f.eks. i familien).

Socialismen sætter næsten fællesskabet over individet – og socialisten mener, at det er nødvendigt, at fællesskabet/samfundet sætter grænser for – og regulerer individets handlemuligheder ud fra den forudsætning, at fællesskabet ved, hvad der er bedst for individet.

Både konservatismen og socialismen kritiserer liberalismens menneskesyn, og erkender, at individets handlemuligheder i samfundet skal/må begrænses, så det ikke går ud over fællesskabet.

Hvad kan man så udlede af ideologierne med hensyn til kollektiv trafik?

Liberalisten vil formentlig slet ikke anerkende begrebet kollektiv trafik, for han vil hævde, at der set fra den enkeltes synspunkt, altid er tale om individuel personbefordring, og at befordringsmåden må afhænge af den enkeltes præferencer for de tilbud, som findes. For liberalisterne er det et problem, at etableringen og driften kollektiv trafik kræver solidaritet, da alle individer i samfundet skal bidrage til "foretagendet", uanset om de bruger det eller ej.

Konservatismen vil erkende, at kollektiv trafik kan løse en række praktiske "samfundsproblemer". Den konservative vil erkende, at alle ikke har råd til bil – så det er i samfundets interesse, at folk kan komme på arbejde, i skole – og at de har mulighed for at handle. Men han vil formentlig mene, at nok skal samfundet finansiere etableringen/koordineringen af den kollektive trafik, men han vil have modvillighed mod at samfundet skal finansiere driften, fordi den enkelte vil kunne bruge den kollektive langt billigere, end hvis brugeren skulle købe og finansiere driften af en bil (også hvis brugerne selv skulle finansiere 100 % af driften).

Socialisten ser kollektiv trafik som en forlængelse/udvidelse af socialpolitikken. Den kollektive trafik bliver med socialistens øjne et "ikon" i fællesskabet – for ikke blot ønsker socialisten at løse "samfundsproblemer" (som konservatismen) – socialisten vil hævde, at den kollektive trafik samlet set er mere "solidarisk" end privatbilismen (den individuelle transport). Socialisten vil både søge at løse fællesskabets transportbehov, men også en række socialpolitiske problemer med den kollektive trafik.

2.2 Hvad siger partiprogrammerne om kollektiv trafik?

Det skriver folketingets partier på deres respektive hjemmesider:

Venstre og den kollektive trafik

Venstre skriver, at der er behov for målrettet at hæve kvaliteten i den kollektive trafik, hvis den skal være et alternativ til bilen – Venstre peger på at forbedret service, frekvens og plads (kapacitet) er vejen frem. Endvidere skal der sikres bedre sammenhæng mellem de forskellige kollektive trafikformer. Samtidig skriver Venstre, at undersøgelser viser, at kvalitet og effektivitet er mere effektive handlingsparametre end lavere priser – og at rabatterne til visse grupper (børn, unge, uddannelsessøgende, ældre og pensionister) bør afvikles! Dette er da mildest talt overraskende, for loven foreskriver jo stop for takststigninger...

De Konservative og den kollektive trafik

De Konservative skriver lige ud ad landevejen, at de mener, det er nødvendigt med velfungerende kollektiv trafik – særligt omkring de større byer, så forbrugerne har øget valgfrihed og mulighed for at lade bilen stå. Fordi det gavner miljøet. De konservative mener derfor, at der er behov for fortsat udbygning af- og øget kvalitet i de kollektive trafiktilbud.

Socialdemokraterne og den kollektive trafik

Socialdemokraterne skriver bl.a., at de har æren for udbygningen af den kollektive trafik (!) – og at de arbejder for en fortsat udbygning og modernisering. Derfor støtter de en fortsat udbygning af en konkurrencedygtig kollektiv trafik med både høj kvalitet og et rimeligt prisniveau. Partiet nævner stigende trængsel og kødannelse på vejene og forurening, som parametre/incitament for at gøre den kollektive trafik mere effektiv. Og man mener, at takststop vil gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Og at takststop og skattestop skal gå hånd i hånd, og at takstsystemerne skal tilpasses (yderligere) til de studerendes, kontanthjælpsmodtagernes og de ældres indkomst. Biltrafikken har i de senere år været i kraftig vækst. Bagsiden af denne vækst er stigende trængsel, kødannelse og øget forurening. Udfordringen er at finde den rette balance mellem kollektiv og privat transport for at sikre den mest effektive og miljøvenlige transport for alle.

De Radikale om kollektiv trafik

De Radikale skriver bl.a., at de ikke gider deltage i skyttegravskrigen om busser og biler – der er brug for det hele, men også en bedre overordnet trafikplanlægning, som kræver analyse af miljø og trafikikkerhedsfaktorer.

Dansk Folkeparti om kollektiv trafik

De skriver INTET om kollektiv trafik! - Men man har dog en holdning til de opgaver, som kommunerne nu skal løse efter kommunalreformen: *Dansk Folkeparti vil bevare det kommunale selvstyre og advarer mod, at staten pålægger kommunerne nye opgaver, uden at de nødvendige finansielle forudsætninger er til stede.* Dansk Folkeparti skriver, at de ikke vil acceptere, at offentlige opgaver overvælttes på kommunerne i et sådant omfang, at det bliver en trussel mod det kommunale selvstyre.

SF om den kollektive trafik

SF skriver, at der skal være masser af muligheder for at benytte den kollektive trafik – både i byen og på landet. Lidt interessant er det, at SF plæderer for sammenhæng mellem individuel trafik (bil og cykel). SF har også fokus på taksterne – alle skal have råd til at bruge den kollektive trafik og priserne i den kollektive trafik skal kunne konkurrere med privatbilen.

Enhedslisten – De rød-grønne om den kollektive trafik

Enhedslisten mener, at behovet for transport skal sænkes. Der skal ikke bygges flere motorveje og den kollektive trafik skal være bedre og billigere.

2.3 Takststop som socialpolitik?

I et socialt perspektiv, må der sondres skarpt mellem muligheden for at anvende et gode – og prisen/taksten for at anvende det! Giver stop for takststigninger mening i et socialt perspektiv?

En klassisk definition af *billetgoder* nævner kollektiv trafik, el, gas og vand. (Jf. *Økonomiske noter* fra Samfundsvidenskabelig metode). Men faktum er, at kollektiv trafik ikke kan bruges af alle pga. dårligt tilbud/tilgængelighed – og at kollektiv trafik ikke bliver brugt af alle, fordi der findes gode/bedre substitutionsmuligheder. Hvis finansieringsgrundlaget i den kollektive trafik forringes, (pga. manglende mulighed for at benytte takstinstrumentet) risikerer man rutelukninger og/eller færre afgange. Det ville da næsten være en social ”katastrofe” – for det må da være vigtigere, at den kollektive trafik fungerer frem for at fastholde et takstsynspunkt, som måske vil true udbudet og tilgængeligheden.

Hvis taksterne stiger i den kollektive trafik, rammer det individet, og måske familien som individet er medlem af – ikke det store fællesskab, da kun ca. 20% (Danmarks Statistik, *Transport 2005*) af fællesskabet bruger den kollektive trafik.

Hvordan påvirker takststigninger familiernes økonomi?

Om familiernes udgifter til transport skriver Transportrådet i rapporten, *Billøs i bilsamfundet (2000)* at:

I gennemsnit udgør udgifterne til transport 15% af danskernes forbrug. For de billøse udgør transportudgifterne derimod kun 5% af forbruget, for én-bils husstande udgør de 18% og for to-bilhusstande 20%. I billøse husstande koster en kilometer transport i gennemsnit 0,52 kr. pr. person, i bilhusstande koster den 1,32 kr. Her er indregnet alle dagligdagens transportudgifter og alle transportformer. Personer i billøse husstande rejser betydelig færre kilometer end personer i bilhusstande. De billøse rejser i snit ca. 20 km pr. dag, de bilende rejser det dobbelte. De billøse har altså både en lavere kilometerpris og rejser færre kilometer.

Hvis man bruger rapportens tal, så kunne man lave flg. eksempel:

Hvis prisen i kollektiv trafik stiger 10 %, så må det ud fra en gennemsnitsbetragtning betyde, at det påvirker den billøse families forbrug med 10% af de 5 % som udgør familiens udgifter til kollektiv trafik: En billøs familie har f.eks. 350.000 kr. til forbrug. Den bruger 5% på transport (= 17.500 kr.), så hvis taksterne stiger 10% må

familien nu betale 19.250 for transport. Stigningen set i forhold til familiens samlede forbrug svarer dog til kun $(19.250-17.500)/350.000 \cdot 100\% = 0,5\%$.

Man kan selvfølgelig ikke betragte "alting" ud fra en gennemsnitsbetragtning – men hvis man ser på, hvem der bruger den kollektive trafik, så er langt hovedparten af brugerne pendlere på vej til/fra arbejde el. uddannelse (Færdselsstyrelsen, *Lokal og regional kollektiv trafik 1998*) og det er vel og mærke disse grupper, som er storforbrugere af kollektiv trafik. Og de fleste uddannelsessøgende får tilskud til deres månedskort. De såkaldt "svage" grupper rejser også, men de rejser ofte kortere og ikke så frekvent. De svage grupper defineres i medierne som f.eks. ældre, arbejdsløse og bistandsklienter. Set ud fra et socialøkonomisk synspunkt, kan man ikke entydigt fastslå, at de ældre er svage (de kan måske bare ikke køre bil) og mange arbejdsløse (som der er historisk få af) er måske kun momentant arbejdsløse – og har som de ældre et meget lavt transportbehov. Det lave transportbehov – og dermed den økonomiske betydning af takstniveauet betyder, at bistandsklienter heller ikke nødvendigvis vil blive hårdt ramt af evt. takststigninger...

Mange mennesker som er svage set ud fra et socialøkonomisk synspunkt, vælger at have bil (!) og deres transportudgifter er langt højere, end de som nu bliver beskyttet af stop for takststigninger. Der kan f.eks. være tale om lønmodtagere med børn, som måske kun kan få hverdagen til at hænge sammen, fordi de har bil – mange bor og arbejder måske (også) uden for den kollektive trafiks rækkevidde.

Hvis man kigger tilbage på taksttilskuddet, som amter og kommuner modtog i årene i årene 1997-2003, så gav fastholdelse af taksterne i perioden 1997-2003 ikke merbrug af den kollektive trafik. Der er generelt bred enighed om denne opfattelse.

Takststigninger i f.eks. Århus Amts rutebiler efter 2003 og frem til i dag har heller ikke resulteret i mindrebrug/fald i antallet af passagerer i busserne. Taksterne er her steget med 4,8 % i 2004, 6% i 2005 og senest 6% i foråret 2006. (www.businfo.dk).

Taksttilskudende gav ikke mening hverken socialpolitisk eller trafikpolitisk – for de gav ikke merbrug af den kollektive trafik. Tilskuddene blev brugt til at subsidiere sunde raske og velfungerende buskunder, som fik nedsat billetprisen – Men tilskuddene kunne i stedet have været brugt til at *forbedre* den kollektive bustrafik.

Hvis taksttilskudende var blevet brugt til at købe mere kollektiv trafik, vil jeg anslå, at man kunne have købt sig måske 20-30% mere kollektiv bustrafik ud fra følgende simple kalkulation:

Entreprenørbetalingerne udgjorde i 1997 godt 3000 millioner kr., (se figur 3.3.7) og de statslige tilskud udgjorde godt 300 millioner kr.. Umiddelbart skulle man tro, at man så kun ville kunne købe ca. 10% mere bustrafik, men dertil ville der også ha' været en selvfinansieringsvirkning med mere kollektiv trafik og de 3000 millioner dækker også over faste omkostninger. Så merkørsel. (f.eks. aften, morgen og weekend) ville kun have berørt de variable busomkostninger. Men SR-regeringen valgte altså at bruge pengene til en art misforstået socialpolitik.

2.4 Hvordan passer takststoppet med trafikpolitikken og ideologierne?

Den nuværende og tidligere regerings indflydelse på den kollektive trafik har været – og er fortsat massiv. Kommuner og amter (og regioner) sættes uden for reel indflydelse på en lang række områder, fordi regeringen sætter så snævre rammer i forbindelse med kommunalreformen. Især skattestoppet giver problemer – og de nye regioner må slet ikke inddrive skatter. Men også regeringens massive indblanding – og dermed mediernes fokus på de kommunale opgaver forpester vilkårene for lokalpolitikkerne.

Det partipolitiske billede i kommunerne er derfor broget og ude af trit med ideologierne og partierne. Selv Venstreborgmestre skriger på ”hjælp”.

Jeg tror, der er fare for, at kommunalbestyrelser og de nye regionråd bliver reduceret til forretningsudvalg, som skal søge at få enderne i velfærdssamfundet til at nå sammen. Og jeg tror desværre, at presset på kommunernes budgetter kan ramme de kollektive trafik hårdt – ikke pga. af ideologi eller partipolitik, men som følge af simpel prioritering af andre kommunale og regionale opgaver, som har mere fokus end den kollektive busstrafik.

KL's formand Erik Fabrin (V) har ved flere lejligheder kritiseret regeringens indblanding i de kommunale anliggender – f.eks. den 3.9. 2006 da han overfor Jyllands Posten udtaler at: *...Den statslige kontrol og indblanding i, hvordan kommunerne og deres ansatte skal udføre velfærdsopgaverne, har nået et kritisk niveau...Og han siger videre:...Enten må vi smide kommunestyret ud og indføre et rent statsligt kommissærstyre, eller også må vi få redefineret forholdet mellem stat og kommune...*

Men det kan undre, at partiet Venstre har stemt ja til stoppet for takststigninger, når man er imod unødvendig statsregulering og hylder principper om frihed til at vælge...Iflg. Liberalismen må ønsket/behovet for at bruge kollektiv trafik – eller anden transport udspringe af et personligt valg/personligt ansvar. Iflg. Venstres hjemmeside, erkender man jo også, at forbedret service, kvalitet og effektivitet er bedre end lavere priser. Så det hænger ikke sammen hverken liberalideologisk eller med Venstres holdninger til kollektiv trafik.

De Konservatives støtte af takststoppet, hænger heller ikke sammen. For den kollektive trafik, som man betragter som et etableret fællesskabsgode, bør ikke støttes/finansieres ”bevidstløst” af samfundet – brugerne som isoleret set er et fællesskab/en gruppe, må selv være med til at betale, for at sikre driften/udbygning af den kollektive trafik, som er nødvendig jf. partiprogrammet.

De Radikale hopper også med på takststoppet – men det synes lidt underligt, hvorfor man ender med dette standpunkt...man mener jo faktisk at hele trafikpolitikken skal analyseres...men man er altså klar til at lave dette ensidige indgreb (uden analyse).

Dansk Folkepartis støtte til takststoppet kan også undre, for man er jo imod, at kommunalreformen hælder flere ufinansierede opgaver over på kommunerne. I det omfang at takststigningsstoppet underfinansierer den kollektive trafik, så er der kun kommunerne og regionerne til at betale!

Enhedslisten, SF og Socialdemokraterne snubler næsten over hinanden for at sikre lave billetpriser...men SF og Enhedslisten stemmer dog ikke for Lov om Trafikskelskaber...

Socialdemokraterne ser takststoppet i sammenhæng med skattestoppet – og man ønsker takststoppet af sociale årsager – og man sammenkæder – og sætter faktisk lighedstegn mellem billetpriser og skat. Men også fordi man mener, at den kollektive trafik skal have sin konkurrenceevne styrket (i forhold til den individuelle transport).

Men hvordan hænger det sammen, at en borgerlig regering indfører stop for takststigninger i dette rige samfund? Det virker lidt Østeuropæisk – lidt ligesom i det gamle Tjekkoslovakiet, hvor øl og kollektiv trafik blev subsidieret hæmningsløst... og hvorfor føres der en politik, som ikke objektivt kan forsvares af de overvejende realpolitiske eller ideologiske grundsynspunkter?

Takststoppet er ensidigt, for det truer finansieringen af den kollektive trafik, for hverken omkostningerne til buskørsel eller konkurrencen på persontransportmarkedet er statiske størrelser. Så socialdemokraterne "snyder" efter min opfattelse sig selv og sine vælger ved at støtte takststoppet, for presset på de kommunale og regionale budgetter bliver jo ikke mindre af, at den kollektive trafik måske vil "kræve" tilskud, som kunne være gået til sygehuse, skoler, institutioner og ældreomsorg...? For takststoppet betyder formentlig enten ringere (eller i bedste fald uændret) kollektiv trafik – eller færre penge til sociale kerneområder.

En enkel/teknisk forklaring på takststoppet er, at takststoppet hænger sammen med skattestoppet – altså at regeringen vil sikre, at borgeren ikke må opleve stigninger i billetpriser afledt af skattestoppet. Og det er som bekendt heller ikke den borgerlig-liberale regeringens politik at indføre mere brugerbetaling. (Statsministeren til DR-TV i september 2006).

Det er meget væsentligt, at regeringen kan indføre/støtte takststoppet uden at komme i direkte konflikt med egne mærkesager – lidt genialt faktisk! (Bilisterne mister jo ikke noget).

En anden og måske mere nuanceret forklaring tager sit udgangspunkt i fortolkningen af kollektiv trafik – for både højre og venstre side i folketinget har "lullet" sig ind i den forestilling, at kollektiv trafik er et socialt fænomen – og man betragter stigning af takster som stigninger i personskatten.

Der kan efter min opfattelse stilles følgende spørgsmål: – Er det ikke er ved at være ved tiden, at trafikpolitikken holdes adskilt fra socialpolitikken? Og er tiden ikke inde til at vi ændrer "det kollektive" syn på kollektiv trafik – måske ved finde et helt andet ord for denne trafikform? For ordet "kollektiv" leder tanken hen på et Sovjetisk Kolhose (Sovjetisk kollektiv landbrug underlagt planøkonomi).

Et andet spørgsmål kunne være om politikkerne er klar til/interessert i at omfortolke synet på kollektiv trafik? – for da må de være indstillede på, at holdningerne til privatbilismen (implicit) også må omfortolkes...

2.5 Sammenfatning

Der er overensstemmelse mellem ideologierne og partiernes trafikpolitiske holdninger. Men takststoppet kan ikke begrundes af de overvejende ideologiske og partipolitiske grundholdninger. Det kommer tydeligst til udtryk hos Venstre, som ikke mener, at lavere takster gavner den kollektive trafik. Socialdemokraternes støtte til takststoppet synes ikke at hænge sammen socialt, da takststoppet, omkostningsdannelsen i bussektoren og konkurrencen på persontransportmarkedet sammen med skattestopet i kommunerne kan betyde store forringelser af den kollektive trafik – endvidere kan det ikke objektivt fastslås, at takststigninger giver social slagside. Det ser ud til, at alle partierne sidestiller takster i kollektiv trafik med indkomstskat, og derfor skal takststoppet ses i sammenhæng med skattestopet. Årsagen til den sammenkædning skal efter min opfattelse findes i, at alle partierne ser kollektiv trafik, som en del af socialpolitikken. Så regeringen kan med takststoppet føre lidt socialpolitik, og kan ikke beklignes i forhold til, at man ikke overholder skattestopet.

3. Kollektiv trafik i konkurrence

Den kollektive trafik er i konkurrence med privatbilismen – Jeg vil i dette kapitel undersøge, hvordan konkurrencesituation mellem de forskellige trafikformer (bil, tog og bus) har udviklet sig i de seneste år og frem til nu.

Teori: Jeg vil primært bruge almene drifts-, investerings- og nationaløkonomiske begreber – herunder teori om eksternaliteter i fortolkningen af kapitlets figurer og tabeller.

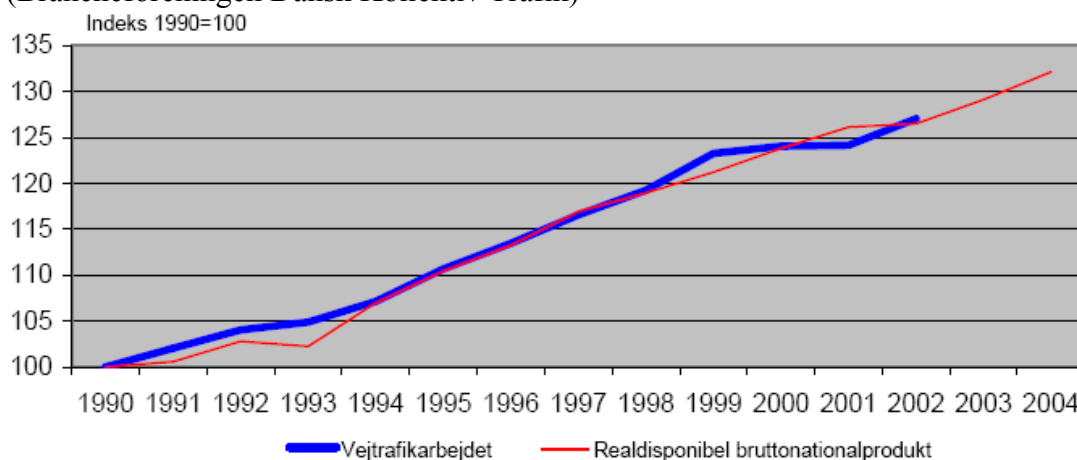
Teoretiske kilder: Carsten Andersen m.fl., *Økonomiske noter* fra Samfundsvidenskabelig metode og Erik M. Bøye, *Deskriptiv statistik*.

Empiri: De anvendte data i dette kapitel baserer sig primært på figurer og tabeller bl.a. fra Vejdirektoratet, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik og Danmarks Statistik, (hvor de fleste oplysninger oprindeligt stammer fra) som viser udviklingstrends i persontransportarbejdet i samfundet – både i et mængde-, driftsøkonomisk- og investeringsøkonomisk perspektiv – endvidere vil jeg opgøre en række eksternaliteter afledt af biltrafikken.

3.1 Udviklingen i persontrafikken

Persontrafikken vokser eksplosivt, og det kunne tyde på, at det er den økonomiske vækst, som driver stigningen i transportarbejdet på vores veje – se figur 3.1.1 som viser, at transportarbejdet vokser proportionalt med det realdisponible bruttonationalprodukt. Den modsatte konklusion er i hvert fald ikke realistisk (at transportarbejdet driver den økonomiske vækst).

Figur 3.1.1 Udviklingen i transportarbejdet på vejene vs. realdisponibel bnp.
(Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



Markedsandelen for hhv. bil, tog og bus og ”andet” (= primært 2-hjulet transport), som den så ud i 2003, illustreres ret godt i Figur 3.1.2, som viser, at bilen står for langt det største persontransportarbejde i samfundet. Den kollektive bustrafik har i perioden 1990-2002 målt på personkilometer været stagneret. Se Figur 3.1.3.

Figur 3.1.2 Markedssituationen for transportarbejdet som den så ud i 2003.
(Transport 2005 Danmarks Statistik)

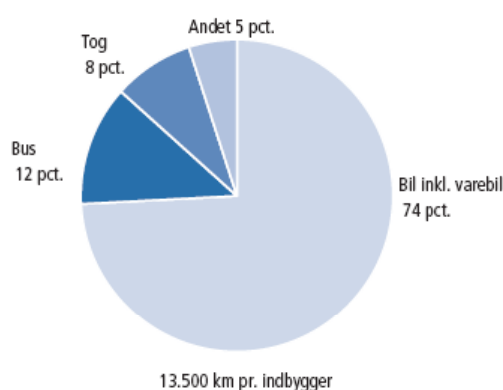
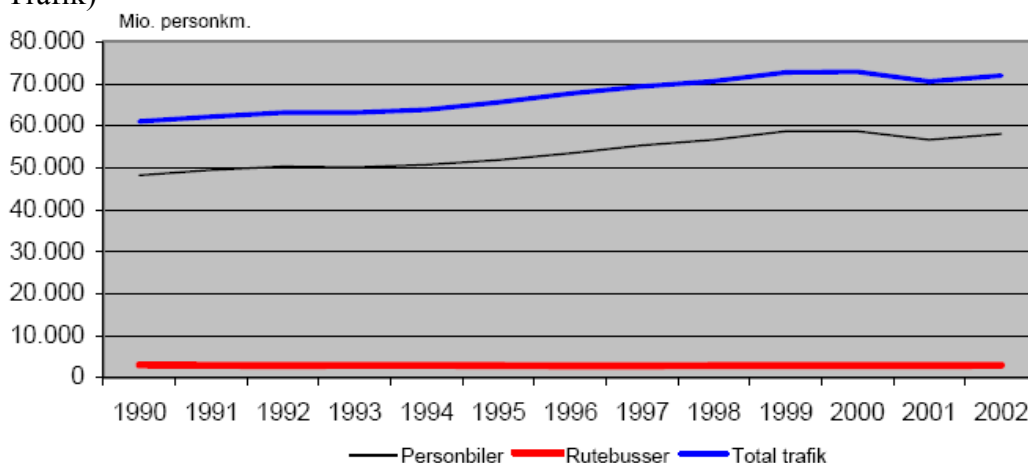


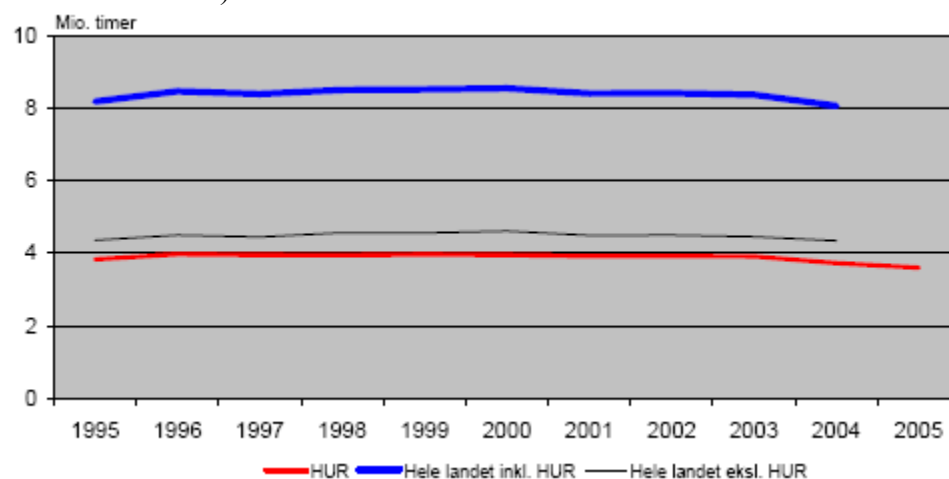
Fig. 3.1.3 Rutebusser vs. vejtrafikudviklingen. (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



Figur 3.1.4 viser, at rutebussernes køreplantimerne stiger svagt omkring 1996 og er konstante frem til omkring 2003, hvorefter de falder signifikant. Faldet omkring 2003 skyldes, at regeringen fjernede de statslige taksttilskud, hvilket har øget presset på økonomien voldsomt, og har fået flere trafikselskaber til at nedlægge og beskære ruter.

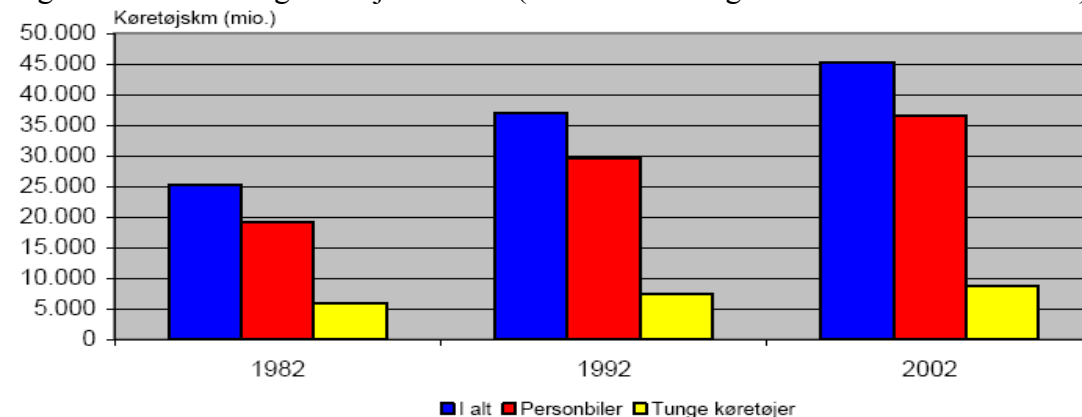
Sammenholder man figur 3.1.3 og 3.1.4 er kurverne for hhv. passagerkilometre og køreplanproduktion ikke "ens" – jeg kan ikke udlede en forklaring, men den stigning som der sker i køreplantimerne efter 1996, afspejles ikke i personkilometrene. Så der køres i flere timer, men personkilometrene er konstante. Måske skyldes det, at der køres færre kilometer pr. time pga. tiltagende fremkommelighedsproblemer, eller måske er figurene ikke egnede til sammenligning, fordi figur 3.1.3 angiver 10 milliarder personkilometer indenfor ca. 5 millimeter?

Figur 3.1.4 Busproduktion målt på køreplantimer. (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



I perioden 1982-2002 steg vejtrafikken med 83% - og vejtrafikken domineres af den vækst, som der sker i det transportarbejde, som personbilerne udfører – det steg fra 1982 til 2002 knap 93%. – næsten en fordobling. Se figur 3.1.5.

Figur 3.1.5 Udviklingen i vejtrafikken. (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



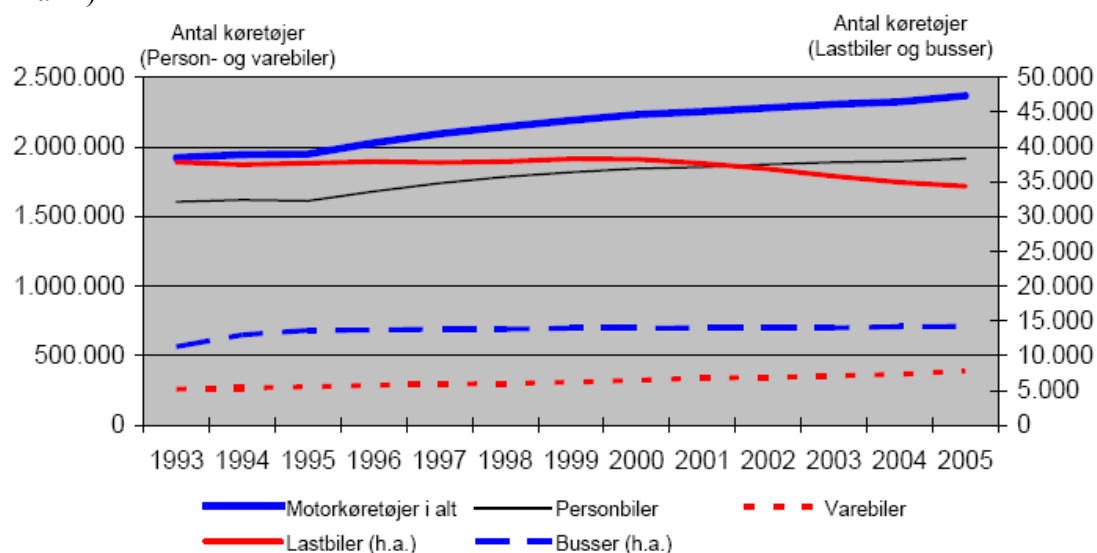
I tabel 3.1.6 kan man se at der sidder færre og færre personer i bilerne.

Tabel 3.1.6 Bilernes gennemsnitlige udnyttelsesgrad.
(Vejdirektoratet Rapport nr. 268 2002)

	1992	1995	2001
Personbiler	1,70	1,61	1,56
Varebiler	1,24	1,25	1,24
I alt	1,68	1,60	1,54

Antallet af personbiler stiger, mens antallet af busser stagnerer. Se Figur 3.1.7.

Figur 3.1.7 Udviklingen i antal køretøjer. (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



Prognoser for den fremtidige udvikling i vejtrafikken for personbiler viser, at transportarbejdet som udføres med personbiler fortsat vil stige. Se tabel 3.1.8.

Tabel 3.1.8 Prognose for personbiltrafikarbejdet 1988-2010. (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)

år	Mia. km	indeks 1988=100
1988	28,2	100
2001	38,7	137
2010	46,2	164

Transportrådet skriver i *Scenarier for biltrafikken 1996-2020*, at man må forvente stigninger i biltrafikken på op mod 50%.

Tabel 3.1.9 og 3.1.10 sammenfatter mængdeudviklingen på persontrafikområdet sammenholdt med den realøkonomiske udvikling:

Tabel 3.1.9 Udviklingen i den kollektive trafik i perioden 1992-2002 i personkilometer. (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)

Busser	0,4%
Tog	15,7%
Tog ekskl. Storebæltsvirkning	5,0%
Svarende til en passagerudvikling på i alt:	10,1%

Tabel 3.1.10 Vækst i vejtrafikarbejdet vs. den realøkonomiske udvikling 1992-2002. (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)

Total vækst i kilometer	26%
Vækst i vejtrafikarbejdet for personbiler	26%
Vækst i realdisponibel bruttonationalprodukt	23%

3.2 Investeringer i transportarbejdet

Iflg. Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik har de samlede investeringerne i transportarbejdet (stat, amt kommune) været konstante i de senere år (ca. 50 milliarder årligt i 1997 priser). Til sammenligning har investeringerne i den private sektor været på ca. 200 milliarder kr. Til den persontrafikområdet har investeringerne i perioden 1990 til 2004 udgjort ca. 13 milliarder årligt (1997 priser) svarende til godt 25% af den samlede offentlige investeringsportefølje. Det skal bemærkes, at den kollektive bustrafik stort set ikke har modtaget ”dedikerede” investeringskroner. Ansvar for udviklingen af bussektoren er stort set overladt til entreprenørerne, da ca. 95% af den kollektive bustrafik er udliciteret. Investeringerne er gået til jernbane- og vejsektoren – herunder en række store investeringsprojekter som f.eks. Storebælts- og Øresundsforbindelsen, motorveje, nye tog, delvis elektrificering af jernbanenettet, den Københavnske Metro og den Københavnske Metro Cityring, som er under etablering – og der tales nu om letbane i Århus, som også efterspørger statslige investeringskroner. Investeringer i vejsektoren tilgodeser primært privatbilismen – og investeringerne sker primært for at afbøde trængselsproblemer pga. de mange personbiler – men derom senere.

Investeringsstrategi – investeringseffektivitet

Der er i de sidste 10-15 år lavet meget store trafikprojekter – men hvordan understøtter de den overordnede politiske strategi på trafikområdet?

Trafikministeriet (SR-regeringen) udgav i 2005 *Trafik 2005. Problemstillinger, mål og strategier*:

- Af rapporten fremgår det, at det samlede transportarbejde skal begrænses, og at den kollektive trafiks markedsandel skal øges. **Men** der er sket det modsatte. Transportarbejdet er via stigning i privatbilismen steget så meget, at der nu er store fremkommeligheds problemer på vejene og den kollektive trafiks markedsandel på vejene er stagneret.
- Biltrafikken skal primært søges begrænset via afgiftselementer! **Men** uagtet at bilafgifterne er fortsat meget høje, er der intet som tyder på, at de vil stige yderligere – snarere er der indikationer på, at de går mod en harmonisering med de øvrige EU-landes lavere afgifter.

- Der peges på, at den kollektive trafik skal gøres mere attraktiv ved at etablere bedre fysisk og funktionel sammenhæng. Rejsetider skal gøres kortere, og frekvensen skal øges. Endvidere skal der være bedre sammenhæng og koordination mellem alle trafikformer. **Men** den kollektive trafik er samlet set ikke blevet mere attraktiv, og sammenhængen mellem trafikformerne er heller ikke øget. Dog har etableringen af Storebæltsforbindelsen og den Københavnske Metro øget sammenhængen mellem hhv. landsdele og visse dele af København.
- Investeringer på vejområdet skal prioritere fremkommelighed, sikkerhed og miljø. Og på baneområdet skal investeringerne understøtte sikkerhed og service. **Men** investeringer på baneområdet synes fejlslagne. For dels er offentligheden for nylig blevet gjort bekendt med, at hele skinnenettet er nedslidt, og at der ikke løbende er sket den nødvendige reinvestering på dette område. Elektrificeringen af jernbanenettet er heller ikke blevet færdiggjort. Nye tog – dvs. dieseltog, som skal køre under elledninger fra Helsingør til Fredericia lader vente på sig, fordi avancerede *diesel*-fjerntog er ikke længere hyldevare – men må bestilles som ordreproudktion. Og DSB-togenes rettidigheden er værre end nogensinde. Der bygges nye motorveje med ringe trafikgrundlag.

Trafikministeriet (VK-regeringen) udgav i 2003 *Grundlag for investeringsplan for Trafikministeriets område* – den gentager i store træk/er sammenfaldene med elementer fra SR-regeringens mål/strategier fra 1993 (måske fordi ”problemerne” ikke er løst?):

- Reduktion af stigende trængselsproblemer
- Sammenhænge mellem og indenfor landets regioner
- Internationale trafikforbindelser og standardisering af normer på baneområdet

I *Trafikreddegørelse 2004*, udgivet af Trafikministeriet, anbefales det, at trængselsproblemerne løses på følgende måde, hvor de første to, synes at være symptombehandlende – og ikke egentlige løsninger. Kun forslaget om påvirkning af efterspørgslen, synes at være løsningsorienteret:

- Anlæg af nye eller udvidelse af eksisterende veje med henblik på at udvide den samlede kapacitet i en korridor
- Strategier for en bedre udnyttelse af de eksisterende veje, herunder forbedringer omkring flaskehalse samt brug af ny teknologi til trafikledelse
- Påvirkning af transportefterspørgslen i relation til omfang, tidspunkt og transportmiddel.

Iflg. Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik er mange af trafikprojekterne kendetegnet ved både store budgetoverskridelser og ved optimistiske prognoser for fremtidig brug. Det gælder f.eks. Bæltforbindelserne og Metroen. Indkøb af nye tog i DSB overskrider som regel både budgetter og leveringsaftaler. Projekter startes op og diskuteres – nogle påbegyndes slet ikke – og andre påbegyndes, uden at de bliver

afsluttet – f.eks. elektrificeringsprojektet af jernbanehovedstrækningerne. Budgetoverskridelser er blevet en ”normalitet”. Bæltforbindelserne blev 50-70% dyrere end budgetteret – Metroen 140% dyrere. Og passagergrundlaget har efterfølgende vist sig at være de halve af, hvad der var forudsat.

Med årlige investeringer på ca. 13 milliarder (1997 priser) i trafikinvesteringer, som primært er tilflydt motorvejsbyggerier og jernbanen, så har man ikke været ”tro” mod de politiske målsætninger, som man jo heller ikke har nået – tværtimod kan man vist roligt sige!

3.3 Driftsøkonomien for bus, tog og bil

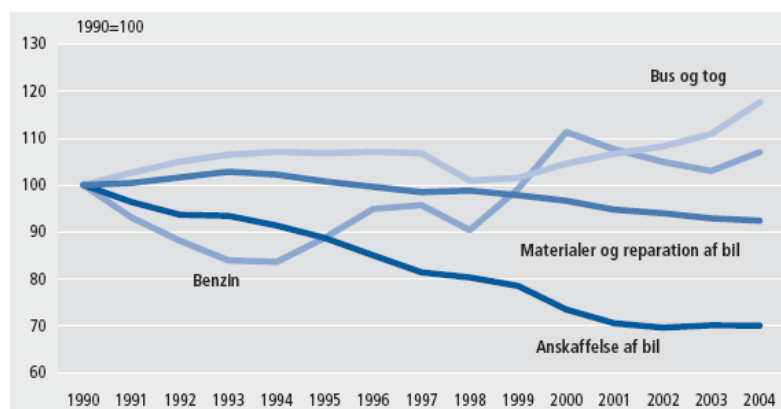
Hvordan har de offentlige tilskud, brugerbetaling, omkostninger og takster udviklet sig?

Takstudviklingen – sammenholdt med udgifterne til bilkørsel

Figur 3.3.1 viser, at det siden 1990 er blevet *relativt* dyrere at køre kollektivt end i privatbil. Iflg. *Transport 2005* udgivet af Danmarks Statistik, er forbrugerpriserne i perioden fra 1990 til 2004 under ét steget jævnt med en gennemsnitlig årlig vækst på 2 pct. Indekset for transportydelser har i samme periode nogenlunde fulgt den almindelige prisudvikling. Billetpriserne for kollektiv transport med bus og tog er steget mere end inflationen i det meste af perioden, trods statstilskud til nedsættelse af prisen i 1997. Taksterne falder omkring 1997 og stiger jævnt frem til 2003, hvor de stiger signifikant. Jeg har ikke kunnet finde ”tilsvarende” tal efter 2004, men da statens årlige særlige tilskud ”til fastholdelse af takster i den kollektive trafik” på ca. 360 millioner kroner bortfaldt med virkning fra 2004, (Indikeres med kraftige prisstigninger i figuren) så er den ”uheldige” udvikling i takststigningerne formentlig fortsat – og har distanceret sig yderligere i forhold til biludgifterne.

Figur 3.3.1 (Transport 2005 Danmarks Statistik)

Realprisudviklingen for kollektiv transport og bilkørsel



Det bemærkes, at hvis man sammenligner økonomien hos de familier som bruger kollektiv trafik – og de familier som har bil, så bruger de familier som har bil væsentligt flere penge på transport end de billøse. FDM-bladet *Motor* skriver i juni nummeret i år, at det koster 24.000 kr. om året i drift og vedligeholdelse at eje en lille mellemklassebil (Peugeot 207), hvis man kører 20.000 km/år – hertil kommer

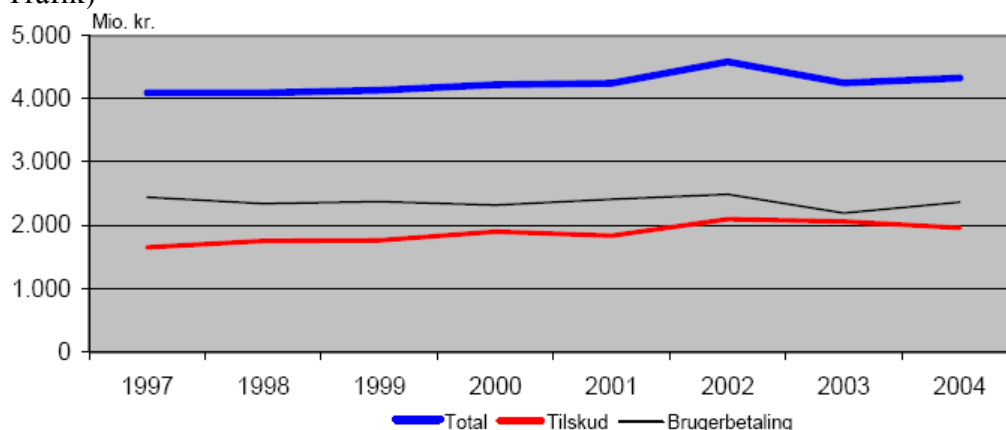
renter og afskrivning. "Samme strækning", f.eks. Århus-Silkeborg og retur i et år, kan dækkes af et månedskort til tog eller bus, som koster knap 1000 kr. om måneden.

Tilskud, brugerbetaling og selvfinansiering

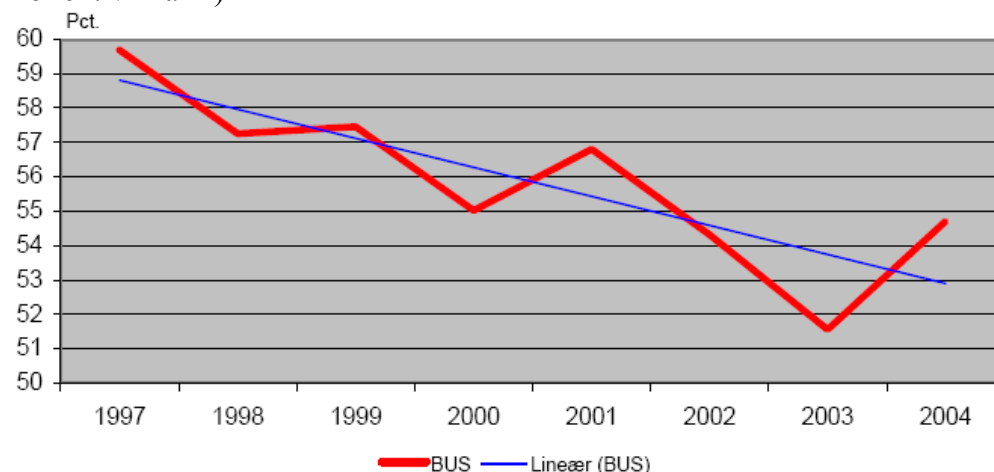
For bussektoren viser figur 3.3.2 blandt andet, at den samlede pengetilførsel stiger. Og den indikerer, at de offentlige tilskud stiger mere end brugerbetalingen – dette vender omkring 2003, da de offentlige tilskud viger for øget brugerbetaling. Af figur 3.3.3 fremgår det at den brugerfinansierede del af omkostningerne falder frem til midt i 2003, hvorefter den stiger signifikant. Årsagen er, at de statslige taksttilskud bortfalder og taksterne stiger.

For jernbanesektoren viser figur 3.3.4 at både tilskud og brugerbetaling stiger og figur 3.3.5 viser, at de offentlige tilskud viger for selvfinansieringen omkring 2003. Iflg. Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik er stigningen i den samlede pengetilførsel til jernbanesektoren fra 1997 til 2004 på 24,2%, eller 1,5 milliarder kr. (1997 priser). Både den samlede pengetilførsel og øgningen af pengetilførslen til bussektoren er meget mindre end til jernbanesektoren.

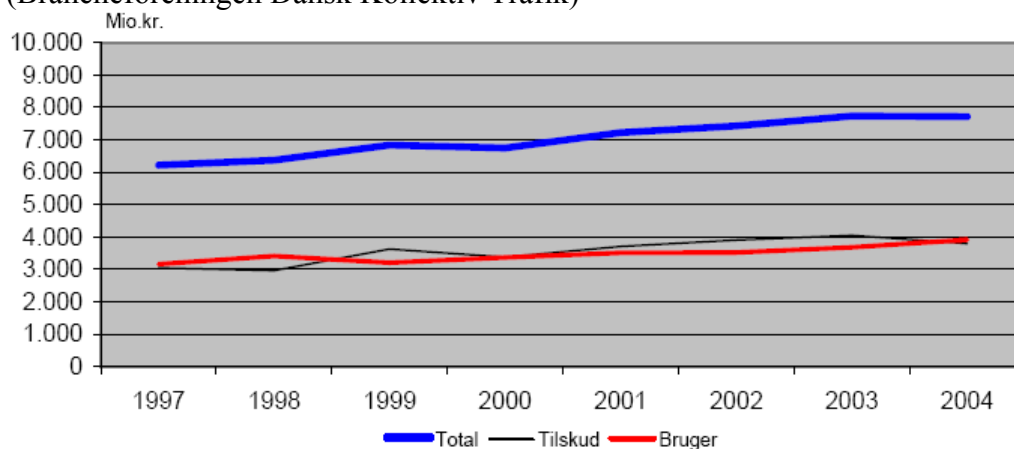
Figur 3.3.2 Bus-økonomien i reale 1997-priser. (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



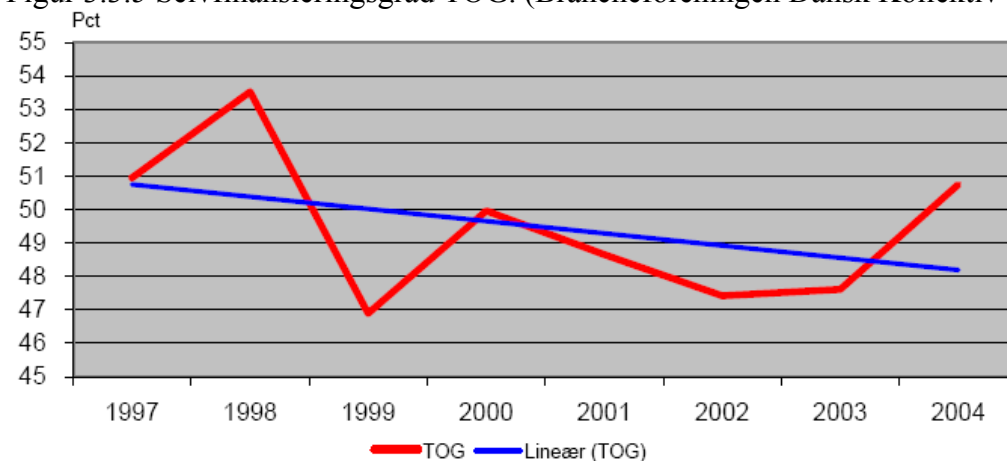
Figur 3.3.3 Brugerfinansieringsgrad – Bussektoren. (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



Figur 3.3.4 Tog-økonomien ekskl. "statens overheadstruktur" i reale 1997 priser. (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



Figur 3.3.5 Selvfinansieringsgrad TOG. (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



Driftsomkostninger – bus og tog

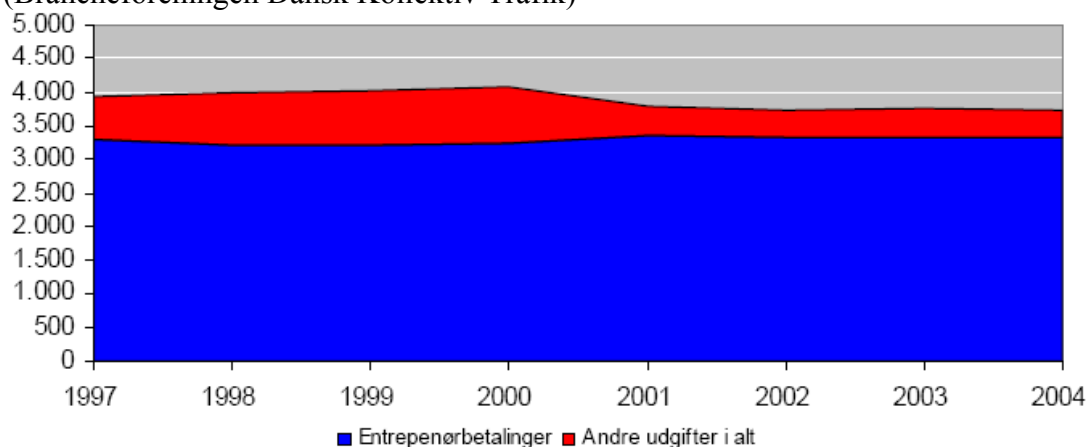
På bussiden er entreprenørbetalingerne pr. time stort set konstante fra 1996 til 2003 (det samme billede tegner sig også efter 2003). På togsiden øges drifttilskudende med ca. 15 % (1997 priser). Se tabel 3.3.6. Af figur 3.3.7 fremgår det, at de samlede omkostninger i bussektoren falder svagt og bliver konstante efter 2001. Entreprenørbetalingerne i bussektoren er konstante i hele perioden.

Tabel 3.3.6 Udviklingen i de gennemsnitlige entreprenørbetalinger på bus- og jernbaneområdet (1997 priser). (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)

(kr. per enhed, 1997-priser)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tog:								
Driftstilskud per togkm	...	60	55	66	61	66	68	69
Bus:								
Vognpris alle	371	363	358	354	356	368	365	370
HUR	380	376	372	365	371	379	376	378

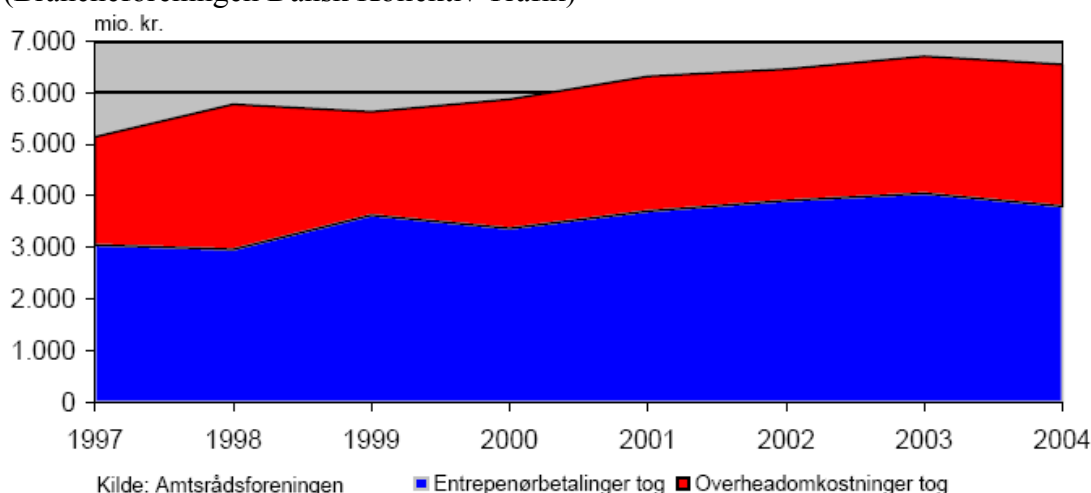
Det er et paradoks, at de samlede omkostninger i bussektoren er konstante efter 2001 jf. figur 3.3.7, men alligevel stiger den samlede pengetilførsel jf. figur 3.3.2.

Figur 3.3.7 Bus-økonomi, omkostningssiden i millioner kr. (1997-priser reale).
(Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



Af figur 3.3.8 fremgår det, at i jernbanesektoren stiger de samlede omkostninger. Overhead omkostninger er konstante, mens de direkte omkostninger til togekørsel stiger markant.

Figur 3.3.8 Driftstilskud og overheadomkostninger i jernbanesektoren (1997 reale priser).
(Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



Kilde: Amdrårdsforeningen

Entreprenørbetalinger tog Overheadomkostninger tog

3.4 Eksternaliteter – effekt af takststoppet

Vil takststoppet kunne afhjælpe de negative eksternaliteter, som er en følge af den øgede bilkørsel? Det kan det ikke, for som det ses af nedennævnte gennemgang af væsentlige eksternalitetsfaktorer, så er de så gigantiske, at takstniveauet i kollektiv trafik – eller lidt lavere takster om man vil, slet ikke vil kunne afhjælpe eksternalitetsomfanget ved bilkørsel!

Der er dog meget væsentligt at påpege, at transportarbejdet i samfundet er nødvendigt – og at det alt andet lige ikke kan dækkes, uden at vi har personbiler. En lang række kilder har analyseret de eksternaliteter, som biltrafikken genererer – der anvendes forskellige metoder, og det er svært – for ikke at sige umuligt at fastslå helt entydige tal for eksternaliteterne – det er heller ikke helt klart, hvad de ”samfundsrelaterede” omkostninger for den enkelte eksternalitet helt præcist dækker

over – men jeg har gennemgået et utal af kilder, og mener, at de nedennævnte tal giver en idé om eksternalitetsomfanget og de problemer, som afledes af den øgede bilkørsel.

Helt åbenlyse negative eksternaliteter som følge af bilkørsel er f.eks.:

- Trængsel/tidstab
- CO2-forurening
- Trafikulykker

Men andre eksternaliteter som f.eks. støj og tab af ”herlighedsværdi” som følge af etablering af nye motorveje, er også væsentlige, men svære at opgøre...

Trængsel/tidstab

Trængsel er et udtryk for de gener, som trafikanterne påfører hinanden i form af nedsat bevægelsesfrihed, når de færdes i trafiksystemet.

Som følge af den voldsomme stigning i vejtrafikken (26 % fra 1992-2002) udgør trængselsproblemer på vejene allerede i et meget alvorligt problem. Den kollektive bustrafik lider også voldsomt som følge af den tætte individuelle trafik, da en bil med f.eks. én person, så at sige kræver samme ”plads” i trafikken, som en bus med 50 passagerer. Følelsen af irritation, frustration og begyndende stress kender vi vel alle, når vi sidder i vores bil i køen på vej til arbejde – eller når vi ”bare” skal hjem – og vi kender vel også følelsen af træthed og manglende koncentration, når vi kører stop – kø – stop – kø...? Det påvirker vores psyke at køre i trængsel, og det påvirker ulykkesstatistikkerne negativt, og det øger forureningen pga. tomgangskørsel/kørsel i 1. gear.

Men hvad med omkostningerne som er afledt direkte af trængselsproblemerne?

Cowi har for Vejdirektoratet og HUR i *Projekt trængsel* beregnet, at det alene i Hovedstadsområdet koster samfundet ca. 6 milliarder kr. om året i tabt produktivitet og ressourceforbrug – eller 120.000 timer pr. dag. Overført til landsplan kunne et skøn være, at tabet er det dobbelte – altså 12 milliarder kroner pr. år.

Forurening

Miljøstyrelsen fastslår i arbejdsrapport nr. 8 2003 *Beregninger af CO2-tiltag på transportområdet*, at eksternalitetsomkostningen pr. kørt km i en person bil udgør 0,11 kr. Da vi kører knap 40.000.000.000 km pr. år koster CO2-udslippet fra biltrafikken samfundet ca. 4 milliarder kr. om året

Trafikulykker

Iflg. www.vejdirektoratet.dk - *Samfundsøkonomi, Uheldsomkostninger* koster trafikuheldene samfundet ca. 12 mia. kr. pr. år (2003-tal). Til dette beløb skal også tillægges velfærdstab, der er skønnet til ca. 3,7 mia. kr. pr. år. Velfærdstab er en økonomisk vurdering af tab af liv og førlighed. Uheldsomkostninger omfatter de samlede omkostninger til politi og redningskorps, sundhedsvæsen, skader på materiale, produktionstab, hospitalsophold, genoptræning, sygedagpenge, revalidering, sociale ydelser, pension mm.

Betalingsbalancen

Antallet af biler stiger voldsomt – og selvom statskassen modtager ca. 2/3-dele af bilens udsalgspris i diverse afgifter, så påvirker det selvfølgelig betalingsbalancen negativt, at vi køber nye biler i udlandet.

Samlet set udgør samfundets årlige eksternalitetsomkostninger, som jeg har nævnt ca. 12 milliarder relateret til tidstab, 4 milliarder relateret til forurening og 16 milliarder relateret til ulykker – altså i alt ca. 32 milliarder, som langt overgår de afgifter, som staten modtager i årlig registreringsafgift. For i Finansloven 2005 kan man læse, at der budgetteres med 16 milliarder vedr. registreringsafgift. Altså det halve af hvad de årlige eksternaliteter, biltrafikken udløser.

3.5 Sammenfatning

Samfundet står nu overfor massive problemer i forhold til den stærkt øgede biltrafik, som bl.a. giver store fremkommelighedsproblemer, samtidig med at den kollektive trafik stagnerer. Der er indikationer på, at den øgede biltrafik har sammenhæng med det økonomiske opsving. De økonomiske følgevirkninger af den øgede biltrafik – eller eksternaliteter er enorme. Fremkommelighedsproblemerne på vejene, har været forudsagt allerede for 15 år siden, men de politiske handlingsplaner, som skulle have forbedret den kollektive trafik og mindsket biltrafikken, er ikke blevet fulgt – tværtimod kunne man sige, for der investeres stort set kun i jernbaner og motorveje. Effekten af investeringerne på jernbaneområdet synes ikke at modsvare effekten (kun svag passagerfremgang). Investeringer i vejsektoren tilgodeser kun bilisterne, og kun på kort sigt, idet nye veje generere endnu mere biltrafik. Nye tal viser, at biltrafikken fortsat vil stige. I forhold til biludgifterne er det i de seneste år blevet relativt dyrere at rejse med bus. I bussektoren er det et paradoks, (som jeg ikke kan finde en god forklaring på) at omkostningerne er faldende/uændrede – men alligevel stiger den samlede pengetilførsel – og uagtet at taksterne stiger, så stiger de offentlige tilskud mere end brugerbetalingen. Fra 2003 vender situationen – taksterne stiger kraftigt, og brugerbetalingen stiger nu mere end de offentlige tilskud, fordi regeringen fjerner de statslige taksttilskud. Der er umiddelbart ingen tegn på, at der fra politisk hold, vil ske investeringer i bussektoren, som via øget attraktivitet, måske kunne reducere eksternalitetsomkostningerne, som må ventes at stige endnu mere pga. den fortsat øgede biltrafik. Desværre vil taksstoppet ikke kunne hindre eller bremse denne udvikling.

4. Politiske handlemuligheder

Der må sondres mellem politiske handlemuligheder og de handlemuligheder, som trafikselskaberne kan anvende i forhold til at påvirke den kollektive trafik (jf. mine definitioner i kapitel 1.4). De handlemuligheder som trafikselskaberne har gennemgået i kapitel 5.

Man kunne argumentere for, at politikerne med takststoppet griber ind i trafikselskabernes handlemuligheder, men hvis vores politikere reelt ønsker at fremme den kollektive trafik og reducere trængselsproblemerne på vejene, så kunne et middel være, at indføre forskellige restriktioner/reguleringer for bilkørsel, og samtidigt forbedre vilkårene for rutebusserne.

Men er der grund til at handle? Ja, trængselsproblemerne på vejene bliver jf. kap. 3 værre og værre og den kollektive kan ikke klare sig i konkurrencen.

Teori: Jeg vil i dette kapitel tage udgangspunkt i partiprogrammerne fra kapitel 2 og SR og VK's handlingsplaner samt Trafikredegørelse 2004 fra kap. 3 omkring ønsket om at reducere trængselsproblemerne på vejene. Jeg betragter de politiske statements som trafikpolitiske strategier – eller teorier om man vil.

Om de reelle muligheder for at handle politisk, vil jeg bruge de vurderinger som angives i en rapport fra Århus Amt marts 1999: *Fremme af kollektiv trafik i Århus-området – Trafikpolitiske virkemidler* samt de analoge vurderinger som konsulentfirmaet Anders Nyvig A/S, angiver i en rapport udarbejdet for Transportrådet i 1996 *Persontrafik i Byer – et katalog over trafikpolitiske virkemidler*

Empiri: Jeg vil med udgangspunkt i samme rapport fra konsulentfirmaet Anders Nyvig A/S, som er udarbejdet for Transportrådet i 1996 *Persontrafik i Byer – et katalog over trafikpolitiske virkemidler* kort nævne og vurdere en række politiske virkemidler, som kan anvendes for at tilgodese den kollektive trafik og begrænse biltrafikken.

4.1 Restriktioner i forhold til biltrafikken

I overensstemmelse med Transportrådet, *Persontrafik i Byer – et katalog over trafikpolitiske virkemidler*, vil jeg nævne en lang række metoder, som muligvis kan reducere biltrafikken – og kort beskrive deres virkning og om de lader sig gennemføre:

- Særtilladelse til at eje bil
- Ekstra skat på bileje/bilbrug
- Nummerpladestyret kørsel
- Reduktion af almindelige P-pladser i byerne
- Zone-køretilladelser
- Tidsreguleret parkering
- Større P-afgifter
- Bilforbud i større byområder

- Flere gågader
- Elektronisk trafikstyring
- Nye veje
- Trafiklabyrinter
- Ensretninger og indkørsel forbudt
- Fartdæmpende foranstaltninger
- Hastighedsbegrænsning
- Bompeng
- Roadpricing – der betales en kørselsafgift i et område

Som det ses af ovenstående er der et utal af metoder, som kan påvirke biltrafikken og evt. reducere den. Erfaringer viser, at direkte indgreb mod bilkørsel er mest effektive. De direkte indgreb kunne være indgreb, som begrænser adgangen til kørsel på vejene og økonomiske indgreb (skat og bompeng) mod bilisterne. Flere og bedre veje øger bilkørslen og hastighedsbegrænsninger, ”omveje” og gågader dæmper ikke lysten til at køre i bil.

Indirekte indgreb kan dog have en vis positiv effekt – hvis disse indgreb er markante. Her tænkes på parkeringsrestriktioner i byerne (p-afgifter og få parkeringspladser). Disse indgreb bruges allerede, og forhindrer ikke bilisten i at køre og eje bil.

4.2 Forbedringer og prioriteringer af den kollektive bustrafik

I overensstemmelse med Transportrådet *Persontrafik i Byer – et katalog over trafikpolitiske virkemidler*, vil jeg nævne en række metoder, som kan forbedre den kollektive bustrafik og gøre den mere attraktiv og kort beskrive deres virkning og om de lader sig gennemføre:

- Signalreguleringer til fordel for busser
- Busbaner/traceer (busveje)
- Park and Ride
- Bike and Ride

I modsætning til togene, kører busserne ikke ”alene”. Det betyder, at bussernes fremkommelighed hindres af de mange personbiler på vejene.

Etablering af særlige busveje/traceer og signalprioritering for busser (også kaldet *busprioritering*) vil være en yderst virksom forbedring for bussernes fremkommelighed – og dermed bussens konkurrenceevne (på tid). Forbedrede parkeringsforhold ved stoppesteder og terminaler, kan medvirke til at øge tilgængeligheden til/fra den kollektive bustrafik.

4.3 Realpolitiske muligheder

Er der vilje til at handle? Det er der intet, som tyder på, selv om problemerne er forudsagt og erkendt for længe siden jf. kapitel 2 og 3.

Uagtet, at stort set alle Folketingets partier har trængselsproblemerne, og ønsket om at gøre den kollektive trafik mere attraktiv, indflettet i partiprogrammerne, så sker der ikke noget.

I en rapport fra Århus Amt marts 1999: *Fremme af kollektiv trafik i Århus-området – Trafikpolitiske virkemidler* angives, at to overordnede trafikpolitiske virkemidler kan bidrage væsentligt til at forøge den kollektive trafiks markedsandel i bolig-arbejdsstedstrafikken i Århus-området – vel og mærke under hensyntagen til hvad der realpolitisk kunne være muligt:

- Nedbringelse af køre- og rejsetider i den kollektive trafik
- Restriktioner på biltrafik

Og rapporten peger på en lang række muligheder, hvor især to synes at kunne operationalisere hensigterne, og som er i overensstemmelse med Anders Nyvig-rapporten, som især fokuserer på, at direkte indgreb overfor privatbilismen ikke er i overensstemmelse med Dansk kultur:

- Busprioritering vha. busbaner (traceer)
- Parkeringsrestriktioner for personbiler i Århus by.

Disse to trafikpolitiske virkemidler kan i sammenhæng påvirke vores valg af transportform, fordi den kollektive trafik så at sige (og bogstaveligt) slår personbilen på egen bane. Samtidig vil bilisterne (vælgerne) acceptere – om end modvilligt, at der indføres restriktioner i forhold til parkering. Men ikke egentlige forbud og regulering af selve kørslen og bilejerskabet – og heller ikke økonomiske indgreb overfor bilejerskab og kørsel.

Mere vidtgående indgreb i forhold til biltrafikken, som f.eks. ”kørselsforbud og øgede skatter/afgifter” kan ikke gennemføres. Så hvis fremkommeligheds-problemerne skal minimeres, så kan kun ske ved at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og konkurrencedygtig og af den vej motivere de bilkørende (som pålægges yderligere parkeringsrestriktioner i byerne).

For at det skal kunne lade sig gøre, så vil det kræve statslige infrastruktur-investeringer til bussektoren. Investeringerne går til – og er gået til jernbanen og vejsektoren – herunder en række store investeringsprojekter (jf. kap. 3). Det skal dog nævnes, at der i de største Danske byer er gennemført en hvis busprioritering – men ikke systematisk og kun i begrænset omfang.

Det skal bemærkes, at den nye organisering af administrationen af den kollektive trafik (dannelse af nye store regionale trafikselskaber i forbindelse med Lov om Trafikselskaber fra 1. januar 2007) betyder, at det organisatoriske fællesskab som den kollektive bustrafik har haft med vejområdet i amter og tekniske forvaltninger i kommunerne nu ændres – idet ansvaret for drift og udvikling i vejsektoren nu overgår til de nye kommuner og Vejdirektoratet. Så de formelle og uformelle kontakter der har været mellem vejadministrationerne og den kollektiv trafiks administration og de politiske fællesudvalg, går nu fløjten. Administrationen af den kollektive bustrafik adskilles fra administrationen af vejene. Så det vil formentlig blive endnu sværere for den kollektive trafik at få indflydelse på vejsektoren.

4.4 Sammenfatning

Direkte politiske indgreb, dvs. brugsretslige og økonomiske overfor privatbilismen for at begrænse biltrafikken er ikke mulige på kort sigt, da de vil stride mod Dansk kultur. Indirekte indgreb overfor bilisterne, dvs. diverse parkeringsrestriktioner kan være effektive, fordi de kan begrænse biltrafikken, fordi man kan ikke parkere bilen, eller alternativt gøre det dyrere at parkere. De indirekte indgreb kan gennemføres, uden at der sker indgreb i retten til at eje og køre bil. Men de indirekte indgreb vil kun blive effektive, hvis de følges op af en væsentlig forbedring af de kollektive trafiktilbud. For at forbedre bustrafikken, skal den prioriteres, så den sikres en øget fremkommelighed og tilgængelighed. Tilgængeligheden skal ses i sammenhæng med trafikselskabernes ruteplanlægning. Fremkommeligheden kan sikres politisk, ved at der etableres selvstændige busveje/traceer. Muligheden for at gennemføre infrastrukturændringer/skabe forståelse for nødvendigheden af dem, trues af, at administrationen af den kollektive bustrafik udskilles organisatorisk fra vejsektoren, som den ellers har været en del af. Endvidere er de landspolitiske handlingsplaner om reduktion af vejtrafikken indtil videre ikke blevet iværksat – der er sket det modsatte, bl.a. fordi investeringerne fremmer biltrafikken. De realpolitiske muligheder for at reducere biltrafikken og fremme rutebustrafikken er gode, men den politiske vilje synes ikke at være til stede.

5. Trafikselskabernes handlemuligheder

Som det fremgår af kapitel 3, har trafikselskaberne i udpræget grad anvendt takststigninger som et middel til at sikre indtægter til den kollektive bustrafik. Taksterne er især steget efter at de statslige taksttilskud bortfaldt med udgangen af 2003. Fra 2007 kan takstskruen ikke længere strammes ud over pris- og lønudviklingen. Hvilke andre muligheder har trafikselskaberne for at sikre indtjeningen og attraktiviteten i bustrafikken, nu da et af de foretrukne midler ikke længere kan anvendes? Jeg vil i kapitlet gennemgå en række efterspørgselsdeterminanter for at vurdere, om trafikselskaberne kan påvirke dem, med det formål at fastholde- og evt. få flere kunder til at bruge den kollektive bustrafik.

Teori:

De teoretiske handlingsmuligheder for Trafikselskaberne lader jeg tage udgangspunkt i driftsøkonomiske teorier om udbud- og efterspørgsel. Endvidere anvender jeg markedsføringsteori, som beskriver de handlingsparametre, som kan anvendes i forbindelse med et ønske om at afsætte mere – og derved opnå et større provenu. Endvidere vil jeg bruge motivationsteori i fortolkning af vores behov, som forklaring på præferencer af transportvalg. Og jeg vil bruge en række rapporter, som er udarbejdet med henblik på at fastslå bl.a. hvilke elasticiteter og præferencer, som gælder for den kollektive bustrafik.

Rammen for de handlemuligheder som trafikselskabet har, kan defineres således:

I modsætning til de trafikpolitiske handlingsmuligheder som forankres i ”lovgivningen”, så kan trafikselskabernes handlingsmuligheder iflg. Børge G. Christensen m.fl., *Strategi for markedsføring og markedsvurdering* defineres således:

De erhvervsmæssige dispositioner og aktiviteter, der besluttet og iværksættes med henblik på bearbejdning og betjening af et udvalgt markedsområde og med det formål, at der ved tilpasning af udbudte produkter efter markedets behov og omsætningsvilkår bliver opnået en tilfredsstillende afsætning og indtjening.

Endvidere vil jeg undersøge de udbud- og efterspørgselsfaktorer, som der er i den kollektive trafik, med udgangspunkt i *Økonomiske noter* fra faget statistik og økonomisk metode. Og jeg vil også inddrage teori om de elasticiteter, som gælder ved takstændringer i den kollektive bustrafik.

Ved gennemgang af trafikelskabernes handlingsmuligheder vil jeg bruge teorier fra Gustav Nielsen, HiTrans, *Best Practice Guide 2, Public Transport – Planning the networks*. HiTrans som er et Europæisk samarbejde, har til formål at angive og anbefale metoder, som kan effektivisere og systematisere bl.a. ruteplanlægningen i den kollektive bustrafik.

Empiri: Jeg vil primært bruge eksempler fra den kollektive bustrafik i Århus Amt, som efter den 1. januar 2007 skal administreres af Midttrafik, som det nye trafikelskab i Region midt kommer til at hedde.

5.1 Udbud og efterspørgsel

Som det med al tydelighed fremgår af *Kapitel 3 – Kollektiv trafik i konkurrence* er markedets efterspørgsel efter persontransport steget år for år og vil forsat stige. Der findes et utal af transportmuligheder. Valget af transportform afgøres af en række klassiske faktorer – f.eks.:

- Pris
- Kvalitet
- Rejsetid

De klassiske faktorer skal ses som de alment gyldige efterspørgselsfaktorer – men vi forandrer os både kulturelt og bevidsthedsmæssigt og ikke mindst bliver vi økonomisk rigere, og nye betydende faktorer kommer til f.eks.:

- Livsstil
- Prestige
- Oplevelser

Der er som hos *Maslow*, (Bakka og Fivelsdal, *Organisationsteori* s. 195, 2004) hvor vi først og fremmest skal have det grundlæggende behov dækket (vi skal fra A til B) – Men den økonomiske vækst gør, at vi også ønsker/kan at få vores æstetiske, følelsesmæssige og intellektuelle behov dækket (undervejs fra A til B).

Vi har således en mere kognitiv tilgang til transporten end selve behovet for at komme fra A til B. (Bakka og Fivelsdal, *Organisationsteori* s. 186, 2004.)

Men der sker også en individualisering i samfundet. Vi ser den på mange måder – f.eks. i TV-programmer, hvor vi alle skal være stjerner. B.Jakobsen m.fl. behandler i

bogen *Sociologi og modernitet*, kapitel 1, også emnet – med temaet moderniteten/individet i fokus og den underminerede personlige solidaritet med fællesskabet...

Hvad mener vi om udbuddet i den kollektive trafik?

Der er mange holdninger til kollektiv trafik – mange af dem er desværre fordomme skabt af overleveringer og et unuanceret syn på en transportform, som faktisk kan have fordele for den enkelte. Måske er tiden inde til at smide ”sygekassebrillerne” væk og se på den kollektive trafik med nye ”kontaktlinser”?

Under overskriften ”101 gode grunde til at vælge bilen” ironiserede Forbrugerrådets blad ”Tænk” i oktober 2005 over den kollektive trafik – man gik i bladet så vidt, som til at skrive – at når den kollektive trafik alligevel ikke fungerer, så kan man ligeså godt overveje andre transportformer!

Holdninger og fordomme flytter sig. Min mor er svært hørehæmmet, og har gået med høreapparater i 35 år. Holdningen til brug af høreapparater har flyttet sig, og høreapparatproducenten Oticon/William Demant er i dag et stort børsnoteret selskab i C20-aktieindekset.

I en artikel på Teknologirådets hjemmeside, som hedder *Afliv myterne! – om biler og kollektiv transport*, sætter Malene Freudendal-Pedersen, som er trafikforsker på Roskilde Universitet spørgsmål ved, om vi nu egentlig er så afhængige af bilen, som vi selv går rundt og tror.

Hun skriver bl.a.: *For nogle år tilbage var det den almindelige opfattelse, at rygning var hver mands ret. Men denne holdning har ændret sig. Nu er der forbud mod rygning på en række offentlige institutioner, og restriktioner på en række restauranter eller på cafeer. Er der ved at ske en lignende holdningsændring i forhold til bilismen? Er vi ved at være blevet godt trætte af, at byrummet er overfyldt af biler, af at sidde i den evindelige bilkø i myldretiden? Er vi ved at have fået nok af trafikulykker og af angsten for at slippe vores børn ud i trafikken?*

Valget af transportform afhænger i høj grad af myter – eller af det, hun kalder de ”strukturelle fortællinger” – Dvs. de historier, vi ofte bruger i hverdagen for at begrunde vores transportvalg. *Forklaringer som: ”når man har børn, har man brug for en bil”, ”mit arbejde tvinger mig til at have bil”, og ”samfundet er indrettet på bilisme, og derfor kan man ikke leve uden bil”, er typiske argumenter, hun møder. Dette er forklaringer, der er alment accepterede i samfundet, og som gør det nemt at træffe et valg om transportform. ”Vi bekræfter dermed hinanden i, at vores valg er i orden. Jeg tror, disse strukturelle fortællinger kan være en måde at slippe for at tage stilling til de utallige valgmuligheder og problemstillinger, som det moderne menneske bliver bombarderet med i hverdagen. Hvad er fx sundt, og hvad er ikke sundt at spise? Hvad skal vi tro på? I dag fortæller eksperterne ét, og i morgen fortæller de os noget andet...*

Hun nævner også at folk altid fortæller de dårlige historier - ”worst case” historierne: *Togene og busserne er altid forsinkede, de overholder aldrig køreplanen, det går for langsomt, og der er sjældent siddepladser nok”. Dette er langt fra tilfældet, når vi spørger de mennesker, som fx benytter sig af tog til dagligt. De nyder roen, hvor de kan læse avis i stedet for at bruge tiden på at sidde i en bilkø. Der er mange fordele*

ved den kollektive transportform, som mange bilister overser, fordi der er skabt myter om, hvor dårligt den kollektive trafik fungerer. For dybest set går togene og busserne for det meste regelmæssigt.

Har den kollektive trafik en reelt ”imageproblem”? – Ja det har den desværre! Men et er image – hvad med andre parametre?

Iflg. Miljø- og Energiministeriet, ALTRANS, Faglig rapport fra DMU, nr. 320, *Transportvaner og kollektiv trafikforsyning* nævnes, at de faktorer som er afgørende for vores ønske om at bruge kollektiv trafik, kan opdeles således:

- Primære efterspørgselsdeterminanter: Rejsetid, ventetid og frekvens
- Sekundære determinanter er: Kvalitet, service, komfort, holdninger og præferencer

Det betyder ifølge rapporten, at hvis det samlede tidsforbrug nedsættes, så kan det flytte kunder over i den kollektive trafik, uanset eventuelle holdninger og præferencer! Rapporten konkluderer, at der kan overføres op til 40% af alle rejser på en strækning, hvis de primære efterspørgselsdeterminanter er effektive.

Årsagerne til valg af bil som transportmiddel handler overordnet, så vidt jeg kan vurdere, om to forhold:

- Man har præference for bilkørsel – man vil/ønsker at køre i bil af ”subjektive” årsager.
- Man kører i bil, fordi det kollektive trafikudbud ikke kan – eller kun dårligt, kan dække transportbehovet – altså af ”objektive” årsager.

Der er således indikationer på, at både subjektive- hhv. objektive barrierer gør, at vi fravælger den kollektive trafik.

5.2 Handlingsparametre

Ole Hvidt og Børge Rasmussen opdeler i bogen *Grundbog i Markedsføringen* de muligheder et firma har for at påvirke markedet og kunderne, så der kan afsættes og tjenes mere. Mulighederne kaldes handlingsparametre og de kan videreopdeles i grundparametre og kontakt- eller kommunikationsparametre.

Hvordan kan handlingsparametrene i relation til den kollektive trafik opdeles? I tabel 5.2.1 har jeg lavet en sådan opdeling.

Bemærk: handlingsparametrene angiver ikke handlingen (forbedring/forringelse) – men angiver det delelement af den samlede ydelse, som kunden kan forholde sig til – og som kan påvirkes af virksomheden/trafikselskabet.

Tabel 5.2.1 Opdeling af handlingsparametre i kollektiv bustrafik	
Grundparametre:	I kollektiv trafik:
Sortiment:	Rejsemuligheder/vilkår – forstået som f.eks. rejsemål, ruter, tilgængelighed (afstand til stoppested), frekvens, kapacitet, køretid, sammenhæng, rettidighed, ventetid.
Emballage:	Uemballeret
Produktudformning:	Busdesign og bustype (Design og funktion). Kollektiv anvendelse – contra individuel anvendelse
Pris:	Takststørrelse, takstsystemer, rabatter etc.
Service:	Primært information under og før rejsen fra chaufføren og salgssteder, men også ”rejsegaranti” og f.eks. temperatur i bussen og sædernes kvalitet, sikkerhed (overfald/trafikulykke) ventefaciliteter (læskure).
Beliggenhed:	Salgssteder. (stoppesteder – se under sortiment).
Betalingsbetingelser	Foregår enten i bussen eller på et salgssted, f.eks. en rutebilstation. I de fleste busser kan der som hovedregel kun anvendes kontanter. Endvidere er der altid tale om kontanthandel. Selve billetteringen sinker ofte bussen.
Distributionskanal:	95% af busrutekørslen er udliciteret til private vognmænd og buskørslen udføres efter en ”bestiller-bestillermodel” hvor region/amt og kommune bestiller buskørslen hos et trafikselskab, som herefter bestiller buskørslen hos en private busentreprenør. (via licitation)

Kontakt- og kommunikationsparametre:	I kollektiv bustrafik:
Individuel kommunikation	Typisk er det en chauffør eller salgsmedarbejders kommunikation med en kunde
Massekommunikation	Hjemmeside, busreklamer og køreplaner
	- internt til nuværende kunder
	- eksternt til potentielt nye kunder

Miljø- og Energiministeriet, ALTRANS, har i faglig rapport nr. 320, *Transportvaner og kollektiv trafikforsyning* klassificeret handlingsparametrene, så man bruger begreberne primære efterspørgselsdeterminanter og sekundære efterspørgselsdeterminanter. Den røde farve har jeg brugt til at illustrere de parametre, som relaterer direkte til grundydelsen – eller *sortimentet* (primære efterspørgselsdeterminanter) – altså selve rejsen fra A til B. Den blå farve har jeg brugt til at illustrere de parametre, som relaterer til sekundærydelsen (sekundære efterspørgselsdeterminanter). Den orange farve illustrerer også en sekundær efterspørgselsdeterminant, nemlig distributionskanalen, som er et mellemlid mellem trafikselskab og kunden.

5.3 Primære efterspørgselsdeterminanter

I dette afsnit vil jeg gennemgå og analysere en række oplagte muligheder, som trafikselskabet har for at forbedre grundproduktet – dvs. kundens tidsforbrug på

rejsen samt muligheden for at forbedre den fysiske eksponering af bussen overfor de potentielle kunder. Formålet med at nedsætte tidsforbruget/øge eksponeringen skulle være, at vinde markedsandele i forhold til personbilen – og dermed øge indtjeningen og provenuet.

Tidsforbruget kan nedsættes på mange forskellige måder – f.eks. hvis bussen kan køre hurtigere, og hvis der er kort tid mellem afgangene, (øget frekvens) vil det opleves som et tidgevinst, ligesom kort afstand til/fra bus også vil ha' den effekt – endvidere kan rutevalget både i land og by betyde, at rejsen kan gøres hurtigere. Og selvfølgelig skal busserne køre så direkte som muligt til kundernes bestemmelsessted(er). Billet- og kortsalg samt billettering og check af rejsehjemmel sinker bussen, fordi chaufføren bruger tid på "indirekte" kundebetjening frem for "direkte" kundebetjening – altså sikre hurtig fremkommelighed (som er det, der efterspørges).

Teori og eksempler

Jeg vil gennemgå en række teoretiske muligheder og prøve at give konkrete eksempler fra virkeligheden på, hvordan de kan operationaliseres. Umiddelbart skulle man tro, at det både er enkelt og fremkommeligt, at planlægge bustrafikken optimalt – men jeg vise – at selvom vi ikke taler "rocket science", så planlægges bustrafikken f.eks. i Århus Amt ikke efter HiTrans "best practice" teorier eller i overensstemmelse med de politiske målsætninger i Virksomhedsgrundlaget for den kollektive trafik.

Regional busbetjening – et historisk tilbageblik

Historisk voksede den kollektive trafik op sammen med byerne. Jernbanestationen blev anlagt nær bycentrum og byen voksede sig stor udenom. Det samme gjaldt rutebilstationerne – og bus og tog blev "tænkt" på den samme måde – togene standsede hyppigt ved mindre stationer og såkaldte holdsteder. Busserne standsede også hyppigt – nemlig der hvor folk gjorde tegn til bussen. Busserne og togene kørte lystigt (og adstadigt) mellem byernes centrum.

Situationen i dag – tog og bus kører stadigt

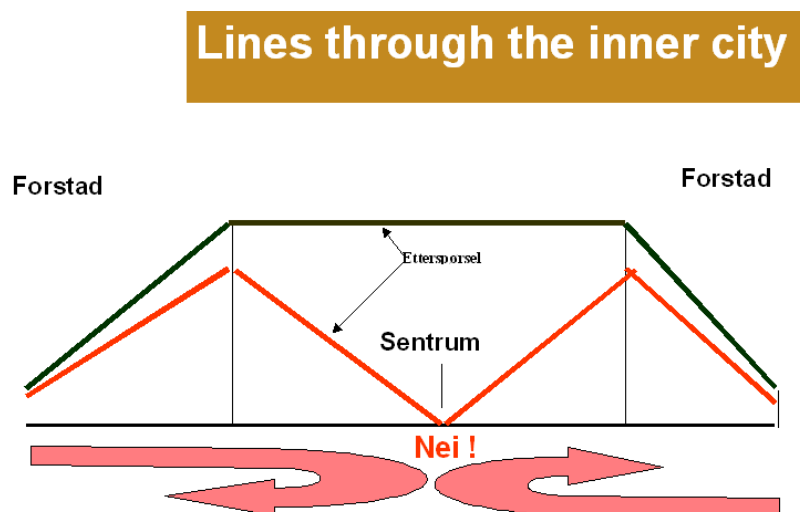
Hvordan ser situationen ud i dag 40-50 år efter at Dirch Passer indspillede filmen "Bussen" og damplokomotiverne prustede for sidste gang? Byerne har vokset sig store – og vokser og udvikler sig nu uafhængigt af placeringen af togstationer og rutebilstationer. Vejnettet og den individuelle trafik tilpasser sig nemt denne udvikling. Fabrikker, store detailkæder, boliger, uddannelsesinstitutioner og sygehuse placeres i byernes udkant. I den centrale by bor der nu relativt få mennesker – og lidt forenklet kan man sige, at bycentrum kun består af forretninger, kontorer og restaurationsvirksomhed. Jernbanen – eller togene har tilpasset sig så godt som muligt til denne nye virkelighed. Man kører hurtigt med fikse komfortable togsæt med få stop mellem de største stationer. Alle mindre stationer og holdsteder på hovedstækningen er nedlagt, eller betjenes ikke – og man sælger som hovedregel ikke billetter i toget. Der hvor DSB har fundet det uattraktivt at køre tog, kører nu busser – ofte på vejene nær togenes gamle rute, selv om der er etableret nye og mere direkte veje mellem de større byer.

Regionalbusserne bliver "altmodisch" ved med at køre ind i bycentrum, hvor efterspørgslen falder voldsomt, allerede når bussen passerer bygrænsen. Se HiTrans

teori, figur 5.3.1 som skal fortolkes således: Den rødlige graf illustrerer den efterspørgsel, som bussen opnår ved at køre direkte til centrum mod en stor central endestation. Bussen bliver naturligvis mere og mere uattraktiv jo tættere den kommer på endestationen. Når bussen så kommer ind til bymidten – eller det som engang var centrum for vækst og aktivitet, så går den helt i ”komamode” – eller ”terminaliseres” – j.f. det nye ord for rutebilstation – busterminal. De sidste kunder (hvis der er nogen) stiger ud og så holder bussen stille 5-30 minutter, hvorefter den troligt kører tilbage ad samme rute mod bygrænsen, hvor efterspørgslen vokser og videre mod oplandet eller næste større by (for at gentage terminaliseringsøvelsen). Og den flinke chauffør checker og sælger forsat billetter – når bussen nu ”alligevel” holder stille, fordi folk skal af- og på...

Den mørke graf/streg i fig. 5.3.1 illustrerer effekten af at køre igennem bycentrum uden at terminalisere bussen. Det kan opnås ved at slå to ruter sammen – og lade dem køre med hyppige stop på tværs af byen – der opnås en voldsom stigning i efterspørgslen, og de ineffektive ophold hvor bussen bare holder stille på rutebilstationerne undgås.

Figur 5.3.1 Ruteplanlægningen i byernes betydning for efterspørgslen (HiTrans)



Århus, Randers og Silkeborg – hvordan betjenes disse byer? (www.businfo.dk)

Alle regionale busser i f.eks. Århus, Randers og Silkeborg kører til rutebilstationen eller busterminalen, hvor de terminaliseres. Kun et par x-bus-ruter kører igennem disse byer – men altid via ”omvejskørsel” til busterminalen nær centrum...

Er der ikke noget godt at sige om busterminaler – set i forhold til grundydelsen? Det er der ikke! Indførsel af ”dynamiske busstationer”, hvor busserne mødes på et centralt punkt, (aht. busskifte) ville være både indtægts- og omkostningsmæssigt langt mere effektivt. I Århus findes der sådan en dynamisk busstation for Århus Sporveje – den ligger i Park Allé nær Banegården. Århus Rutebilstation, som primært benyttes af de regionale rutebiler, er en terminaliseringsstation, som ligger relativt langt fra både Strøget, Banegården og Park Allé. Hvis man skulle kritisere Sporvejenes terminal, så kunne man anføre, at der burde være nogle bedre ventefaciliteter og måske et salgs- og oplysningssted.

Terminalisering af busruter i Århus centrum (www.businfo.dk)

En opgørelse som jeg har lavet ved at analysere de regionale bussers køreplaner og vognløb (produktionsplaner for de enkelte busser) viser, at der i myldretiden om morgenen ankommer og afgår ca. 70 busser på Århus Rutebilstation fra klokken 6.45-8.45. De samlede "busophold" er på ialt 10 timer, (10 timers samlet ophold i myldretiden som varer 2 timer) svarende til at 5 busser holder stille midt i myldretiden – eller er terminaliserede om man vil. Situationen er den samme i mange andre store byer – masser af busser holder stille i myldretiden over hele landet!

Centrum i Århus ligger ved vandet og byudvikling foregår derfor som en halvcirkel omkring byen. Derfor bliver afstanden fra det gamle bycentrum til forstæderne relativt større, end hvis byen kunne udvikle sig mod øst (mod vandet). Samtidig er det en storby, og tesen om at køre igennem centrum, som HiTrans-teoriene foreskriver, vil jeg stille et lille spørgsmålstejn ved – dels fordi byen har en ret effektiv bybusbetjening, som jeg mener "forstyrrer" teoriene om efterspørgslen. For hvis man kigger på byen vil man se, at den har en meget stor udstrækning og en meget stor tæthed af virksomheder, uddannelsesinstitutioner og boliger helt ud til – og udenfor Ringvejen. Jeg har prøvet at illustrere hvordan de regionale ruter fra Djursland (Grenåvej) og fra Skanderborg, Hørning og Hasselager (Skanderborgvej) kører til/fra Århus. Blå ruter som terminaliseres på rutebilstationen. Se figur 5.3.2.

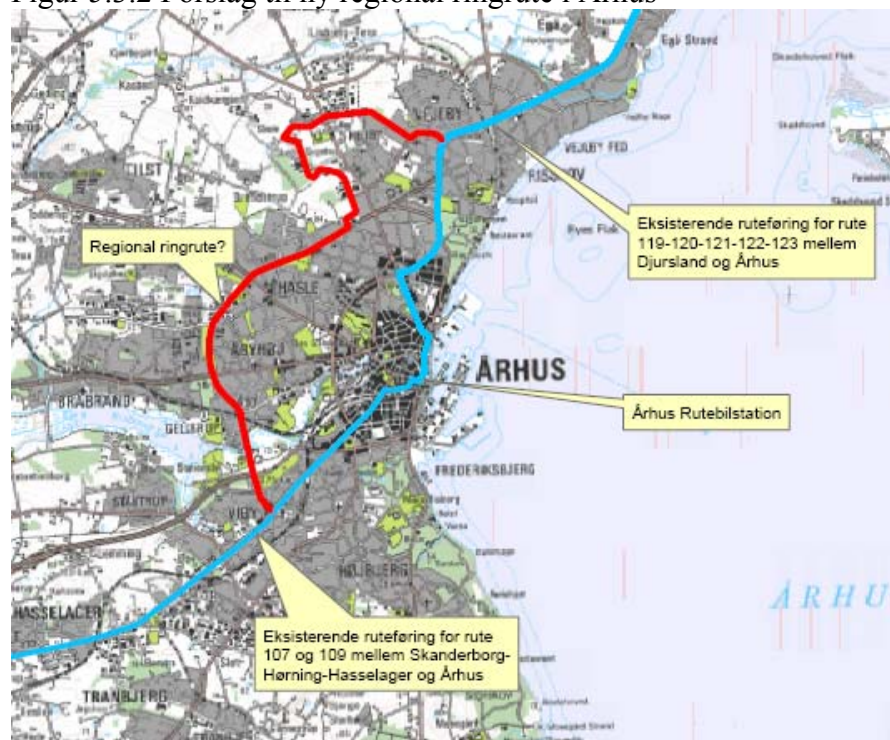
De nævnte ruter (blå farve) er dog yderst attraktive og hviler økonomisk stort set i sig selv, selv om de terminaliseres. Efterspørgslen er meget stor fra oplandet ind til Århus – og omvendt om eftermiddagen. Der køres ad Skanderborgvej med 10-minutters drift og ad Grenåvej med tilnærmet 5 minutters drift i myldretiderne. Hvis man følger følgende tese: At når eksponeringen af busserne undervejs til/fra Århus centrum kan generere en så stor efterspørgsel, som den rent faktisk gør, kunne etableringen af regionale ringvejsrute være ligeså attraktiv, hvis eksponeringen og dermed efterspørgslen var lige så stor som ved at køre til/fra centrum, og det er der noget som taler for.

Forslag til regional ringrute uden terminalisering

I figur 5.3.2 (den røde rute) kommer bussen fra Grenåvej og kører via Vejlbj Centervej til Riiskov Amtsgymnasium og videre til Skejby, hvor der ligger industri og store detailkæder – videre til Skejby Sygehus som frekventeres af flere tusinde mennesker dagligt (patienter, ansatte, besøgende, konsulenter, studerende, håndværkere) – videre til området ved Oluf Palmes Allé, hvor der findes en lang række store ungdomsuddannelsesinstitutioner, Danmarks Radio, Journalisthøjskolen og Sygeplejeskolen etc. Herefter køres på Ringvejen forbi/tæt på et utal af boliger og virksomheder til Viby Torv og videre ad Skanderborgvej.

Området ved Oluf Palmes Allé og Skejby Sygehus bliver i dag ikke betjent af et regionalt bussystem.

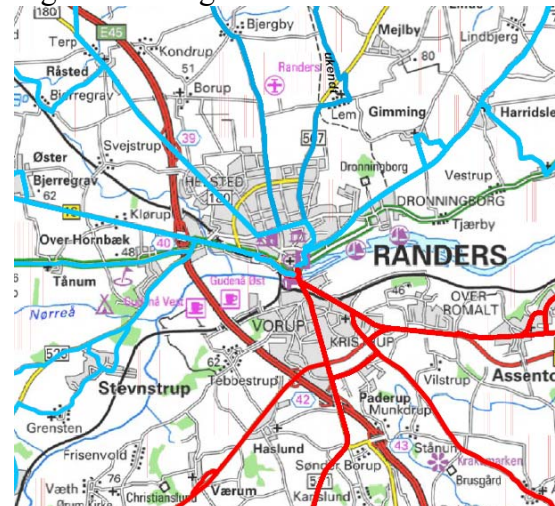
Figur 5.3.2 Forslag til ny regional ringrute i Århus



Terminalisering af busruter i Randers (www.businfo.dk)

Figur 5.3.3 viser hvordan Randers Busterminal modtager busser til terminalisering fra alle verdenshjørner. (de blå og røde streger viser ruterne). Bemærk også, at Randers er en delt by (af Fjorden/Gudenåen) og at de regionale busser intet gør for at bringe folk fra det nordlige Randers til de store arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner syd for byen (de blå streger). De røde ruter bringer dog kunder over Randers Fjord til Busterminalen, men Sygehuset og byens andre uddannelsesinstitutioner ligger i den nordlige bydel.

Figur 5.3.3 Regionalruter til/fra Randers



Øgning af rutefrekvens

Øgning af rutefrekvens vil som regel medføre, at ruten får flere kunder. Øgning af frekvens kan gøres på mange måder med flere formål. Ofte er det dyrt at øge frekvensen, fordi der skal bruges flere busser og flere chauffører. Når frekvensen øges, bliver der flere afgang og dermed kortere tid til næste afgang, og det kan opleves som en form for "rejsetidforkortelse", idet den kan afhjælpe den skjulte ventetid, som der er inden- og efter rejsen (man kan komme af sted/ankomme nærmere det tidspunkt man ønsker). En øget frekvens kan nedsætte rejsetiden i

skifterelationer mellem 2 busser, som ikke ankommer og afgang samtidigt. En øget frekvens vil kunne nedsætte ventetiden for flere, eller alle kunder, som skal skifte bus og dermed nedsætte den samlede rejsetid.

Frekvens – en succeshistorie fra virkeligheden - Dobbelt så mange ture – tredobling af passagertallet

I juni 2004 blev rute 952X Århus-Silkeborg-Hering-Ringkøbing udvidet med dobbelt så mange ture, så der i dag er i alt 14 dobbeltture mellem Århus og Silkeborg, som køres med enten X-busser (913X og 952X) eller lynbusser. (www.businfo.dk).

På strækningen Århus-Silkeborg er togdriften også blevet forbedret med øget frekvens, siden Arriva i 2002 overtog driften fra DSB. Arriva har også oplevet en signifikant passagerfremgang. Allerede i 2005 kunne det konstateres, at tre gange så mange rejste med X-bus mellem Århus og Silkeborg sammenlignet med i 2003. Antallet af pendlere steg fra ca. 16.000 til ca. 48.000 – svarende til ca. 130 nye kunder pr. dag på hverdage. *Pressemeddelelse fra Århus Amt den 6/2 2006.*

Effekten må også tilskrives den *synergieffekt*, som antages at opstå, når det kollektive trafiktilbud med tog og bus, simpelt hen ”er for godt”. Og det er et eksempel på, at man godt kan øge frekvensen – og samtidigt opnå en bedre indtjening – der opstår det, som kaldes *netværkseffekt* (HiTrans) – at det kollektive trafiktilbud rent faktisk matcher et differentieret behov...den ene dag passer det at bruge toget, den næste dag passer bussen bedst – og der er altid en bus el. en togafgang ”lige om lidt”.

Et ringrutefrekvensseksempel fra virkeligheden (www.businfo.dk)

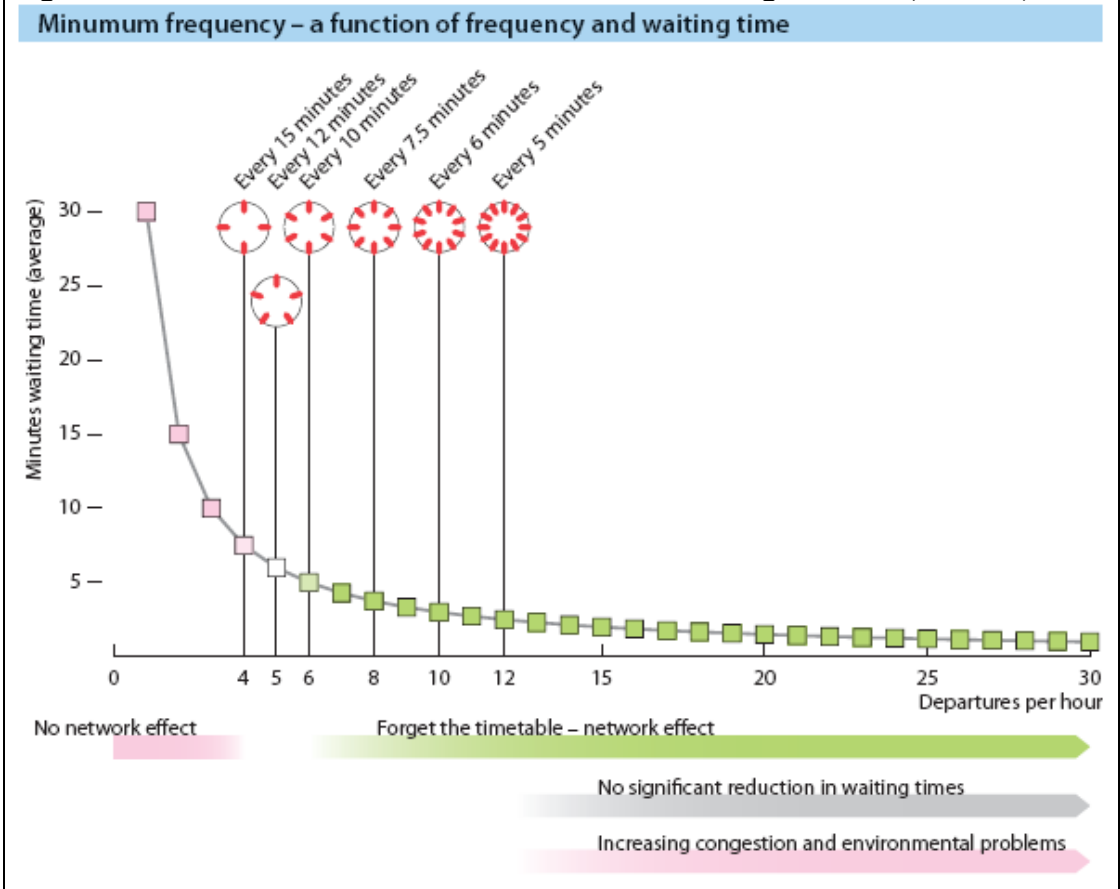
På Viborgvej i Århus kører fem regionalruter ind i Århus fra oplandet, hvor de krydser ringvejen. De fem ruter kører med time-/halvtimedrift. Det betyder, at regionalruterne kunder er dybt afhængige af bybussernes frekvens på ringvejen. Ringvejsfrekvensen er dog relativt god, da der iflg. køreplanen for linie 12 skal ankomme en bus hvert 10’ende minut i hver retning. (www.sporveje.dk).

Men det er en barriere for brugen af kollektiv trafik, at man risikerer at skulle vente 10 minutter ved en Ringvej i slud, sne, kulde, regn og blæst sammen med 25 andre ved et læskur med plads til 4 personer...og tænk så på, at linie 12 måske er 1. skifteforbindelse – måske skal kunden videre med endnu en bus...surt show.

Den såkaldte *netværkseffekt* opstår også, når skiftetider ved ringvejssystemer nedsættes, ved at frekvensen i bussystemet på selve ringvejen øges. Netværkseffekten og dermed efterspørgslen stiger markant, når kunden oplever, at der kommer en skiftebus ”med det samme” – og ikke efter 10 minutter. Kundernes opfattelse af frekvens kan illustreres af figur 5.3.4, hvor figuren indikerer, at kunden oplever forskellen mellem 5 og 10 minutters drift som signifikant!

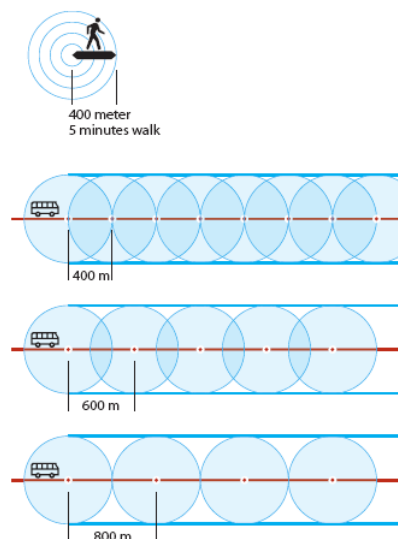
Måske skulle Århus Sporveje overveje 5 minutters drift på Ringvejen i Århus?

Figur 5.3.4 Minimumsfrekvens - en funktion af frekvens og ventetid: (HiTrans)



Tilgængelighed – afstand til stoppesteder

Figur 5.3.5 Gangafstand og tidsforbrug til/fra stoppested. (HiTrans)



Figur 5.3.5. Illustrerer, hvad man kunne kalde en "optimal" fordeling af stoppesteder på en rute, afhængig af et vedtaget servicekrav. Jeg synes, at illustrationen kan bruges som en "husketing" og reminder i forhold til at lave en systematisk vurdering af behovet for antal/placering af stoppesteder. Ofte opstår nye stoppesteder som følge

af byudvikling, men måske først flere år efter at behovet reelt var der – og andre bibeholdes selv om biblioteket og Brugsen er nedlagt, og kun kirkegården holder åbent...

Ruteplanlægning

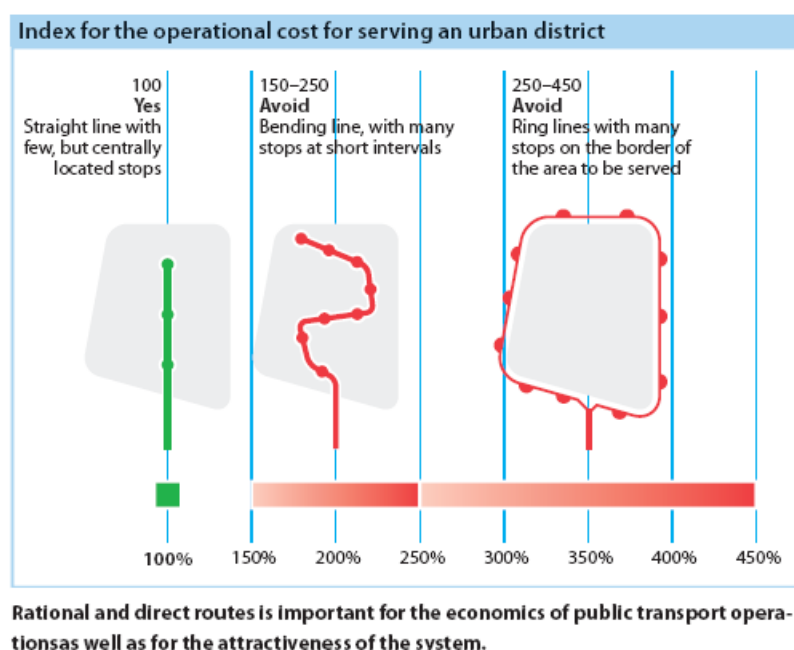
I Århus Amt er de politiske forventninger til ruteplanlægningen ret eksplicitte, idet der i Virksomhedsgrundlaget for den kollektive trafik står:

- Borgerne skal have adgang til kollektiv trafik afpasset efter områdets størrelse og faktiske brug.
- Borgerne skal tilbydes et sammenhængende trafiksystem, hvor hovedvægten ligger på hurtige og direkte forbindelser mellem større byer.
- Trafiktilbuddet skal løbende tilpasses efterspørgsel og ændringer i markedet.
- Rutebilernes linjeføring skal være så direkte og med så få stop som muligt for flertallet af pendlere.

Men planlægger Århus Amt så efter den politiske vilje? Det kan man ikke sige, for køreplanerne afslører, (www.businfo.dk) at det tilsyneladende er tilfældighedernes spil, som har gjort udslaget, da ruterne blev planlagt. F.eks. tilgodeses meget små bysamfund, (hvor der måske kun er 10 daglige brugere om dagen) ved hjælp af "omvejskørsel" – og de stakkels kunder fra en større by (måske 40 personer pr. bus) skal alle ud på "omvejskørsler" af 5-10 minutters længde, for at sikre et mindretal en busforbindelse – nærdemokratiet og den overordnede politiske vilje er sat ud af kraft, for flertallet af rutens brugerne ønsker at køre direkte, men man sætter sig mellem to stole i trafikplanlægningen – og mange kunder vælger derfor at sætte sig på et bilsæde!

Man bør ikke tilgodese alle potentielle buskunder – men de fleste. Se figur 5.3.6.

Figur 5.3.6 Omkostningsindex for betjening af byområder (HiTrans)

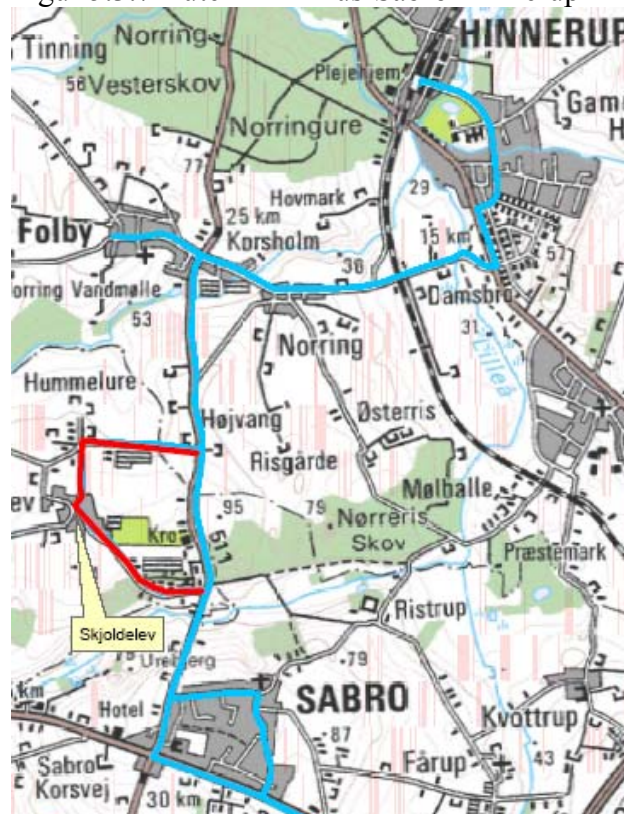


Ifølge HiTrans figur 5.3.6 bliver bussystemet ineffektivt, hvis der ikke køres direkte. Argumentet er, at den direkte kørsel af mere attraktiv for de fleste, og den kan fastholde og tiltrække flere kunder, end der mistes ved at undlade omvejskørsler – og fordi den kan udføres billigere, da omkostningerne til buskørslen falder med det reducerede tidsforbrug til en korte kørestrækning.

Eksempler på virkelighedens ruteplanlægning (www.businfo.dk)

Rute 111 Århus-Sabro-Hinnerup kører med halvtimesdrift mellem Hinnerup og Århus i myldretiden – udenfor myldretiden timedrift. I halvtimesdriften om morgenen kører enkelte ture ikke direkte, da sendes bussen på en 5-minutters-tur omkring det lille bysamfund Skjolddelev, (den røde linie – se figur 5.3.7) og der er da som regel også en enkelt eller to, som gerne vil med til Århus. I bussen sidder i forvejen måske 40 kunder, som altså mister i alt 40x5 minutter = 3 timer og 20 minutter hver morgen. Og man forstår, hvorfor at kunder som skal opleve denne irrationalitet overvejer selv at kreere en ny rute med egen bil. Og ja, der hele gentager sig om eftermiddagen – måske vil en enkelt eller to af i Skjolddelev – det er spændene hver gang...

Figur 5.3.7 Rute 111 Århus-Sabro-Hinnerup



Men hvorfor betjene Skjolddelev, når andre sammenlignelige og større bysamfund ikke betjenes? (Kvottrup på samme kortudsnit, har ikke regional busbetjening). Trafikplanlæggerne burde anskue problemstillingen mere systematisk – for i dag er der tilsyneladende ikke tale om kvalificeret til- eller fravalg i forhold til at betjene byer på Skjolddelevs størrelse.

Betjening af Skjolddelev – en anden mulighed

Skjolddelev som mister sin regionale busbetjening, kan overvejes betjent med en kommunal lokalrute/skolebusrute – eller en teletaxiordning. Alternativt kunne betjeningen nedlægges fuldstændigt – og Skjolddelev vil herefter, som mange andre tilsvarende (og større) byer, stå uden busbetjening.

Et tilsvarende eksempel på, at en rute skal løse flere modsatrettede opgaver findes nord for Randers. Se figur 5.3.8. Rute 235 Hadsund-Mariager-Randers er en mellemstor pendlerrute (www.businfo.dk). Rutens primære funktion er at køre pendlere til Randers om morgenen og hjem igen om eftermiddagen. Mellem

Mariager og Randers er der ½-timedrift i myldretiden og uden for myldretiden timedrift. Mange kunder vil fra Mariagerområdet ind til Randers, men ruten betjener også Spentrup, som ligger på vejen til Randers. Spentrup er en stor forstad til Randers. Ruten er mildest talt uattraktiv fra Mariager til Randers, da køretiden er på godt 40 minutter. I bil kan turen formentlig gøres på ca. 25 minutter. Årsagen til at bussen er så ”langsom”, er, at den sendes på en ”rundtur” i Spentrup – en øvelse, som tar’ ca. 10 minutter.

Løsning:

Spentrup ligger i ”bybusafstand” fra Randers, men ligger i Purhus Kommune. Men fra 1. januar ligger Spentrup i Ny Randers Kommune – så Spentrup bør betjenes med Randers Bybustrafik. Og den regionale rute Randers-Mariager-Hadsund skal køre uden om Spentrup. (Den røde linie).

Tidsgevinsten fra Mariager til Randers vil være på ca. 25%, hvilket vil gøre rutens køretid sammenlignelig med en personbils og gøre ruten yderst attraktiv.

Hvis Spentrup betjenes med et bybussystem, som kører syd for Randers Fjord – vil denne del af rutens attraktivitet formentlig også kunne øges voldsomt.

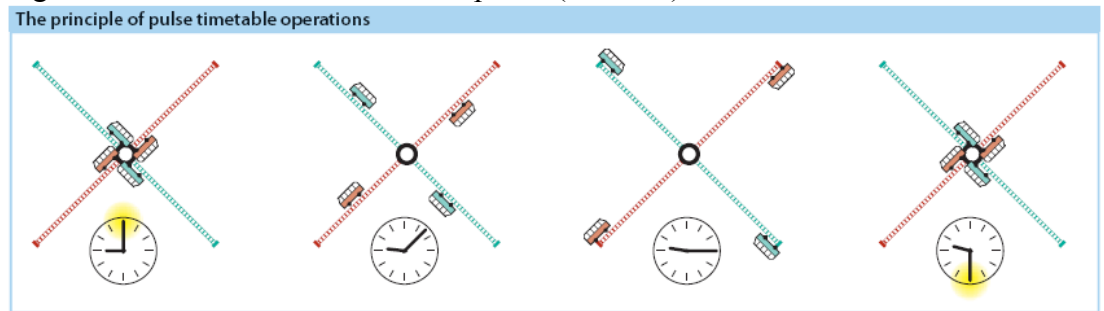
Figur 5.3.8. Rute 235 Hadsund-Mariager-Randers



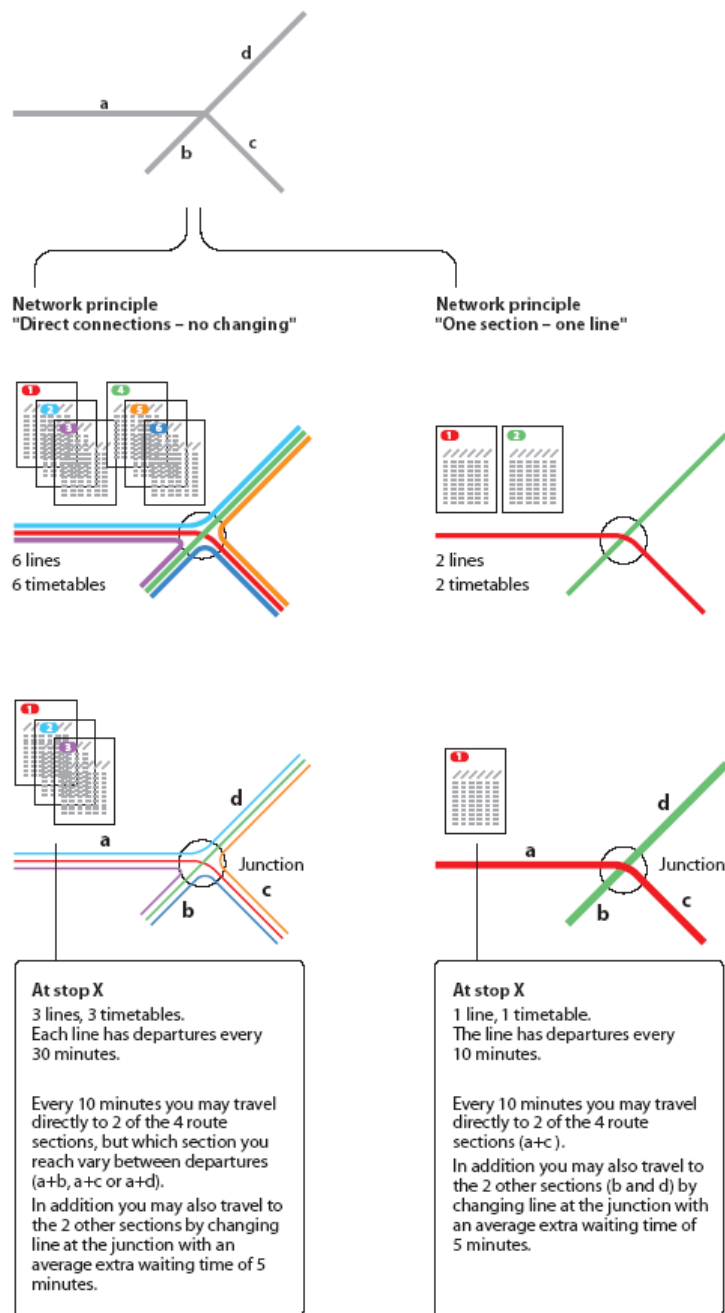
Trafikknudepunkter – hvordan skal de planlægges?

Et trafikknudepunkt findes ofte i mellemstore byer, hvor der f.eks. kommer bus eller tog fra flere retninger. F.eks. i Hammel hvor rute 223 Silkeborg-Hammel-Randers og rute 114 Århus-Hammel-Viborg mødes (www.businfo.dk) Køreplanlægningen er søgt tilpasset det mønster, som vises i figur 5.3.9. Figuren viser, at ruterne fra fire retninger ankommer samtidigt, og afgår samtidigt. En sådan koordination giver mening i Hammel, hvis ”mange” bruger skiftemuligheden. Kunderne som benytter Rute 223 skal jo også nå ”noget” i Silkeborg og Randers og det samme skal rute 114s kunder i Århus og Viborg. Men indgår der som minimum ½-timesdrift, så kan busserne stort set altid koordineres f.eks. som i Hammel, som vist i figur. 5.3.9, uden at genere den enkelte rutes øvrige kunder. Men ofte er situationen ikke så homogen som i figur 5.3.9 – f.eks. kunne det jo tænkes, at ruterne kom mange forskellige steder fra, men brugte de samme indfaldsveje ind i byens centrum. Se figur 5.3.10.

Figur 5.3.9. Koordination ved knudepunkt (HiTrans)



Figur 5.3.10 Ruteplanlægning/-koordination ved knudepunkt (HiTrans)



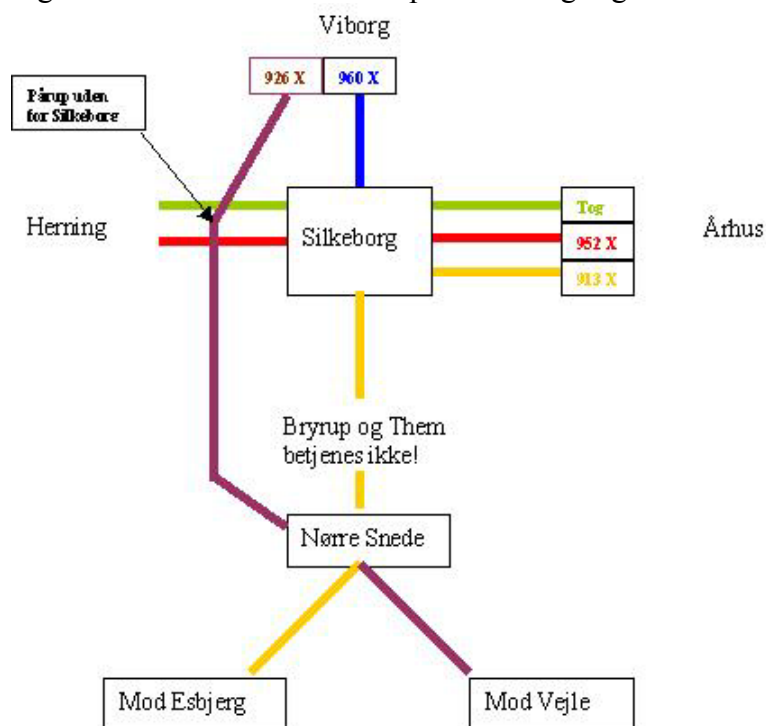
Af figur 5.3.10 fremgår det, at ruter som kører ind i en by, så vidt muligt bør køre samme vej igennem byen, og ikke køre som de orange-, lyseblå-, blå- og violette rutestreger angiver – men bør følge den grønne og røde linie igennem byen.

Det vil dog ikke altid være muligt og hensigtsmæssigt, at koordinere korrespondancerne som i figur 5.3.9, hvor ankomst og afgang er ens for de to ruter. Men ikke desto mindre bør det forsøges, fordi det gør systemerne mere homogene og overskuelige for kunderne – f.eks. kan antallet af køreplaner og køreplantavler v. stoppestederne reduceres. Jf. figur 5.3.10.

Silkeborg – et eksempel på trafikknudepunktplanlægning (www.businfo.dk)

Med udgangspunkt i de overordnede busruter og tog som betjener Silkeborg til/fra Viborg, Herning, Århus og mindre bysamfund syd for Silkeborg, så kan der tegnes et knudepunkt, som vist i figur 5.3.11.

Figur 5.3.11 Nuværende knudepunkt for tog- og X-bus i Silkeborg



Kun togene og rute 952X kører igennem Silkeborg og er ikke indbyrdes frekvenskoordinerede (da de dækker forskellige områder i Silkeborg og Århus). Rute 913X som kører parallelt med 952X mellem Århus og Silkeborg, er indbyrdes søgt frekvenstilpasset, så der opnås en tilnærmet timefrekvens mellem Århus og Silkeborg. Desværre kan rute 952X og 913X ikke frekvenskoordineres optimalt, fordi rute 913X er bundet af koordinationer med 926X i Nørre Snede! Samme 913X glimrer, ved at køre durk igennem pæne bysamfund som Them og Bryrup uden stop og 926X glimrer, ved at køre i "hjulsporet" vest for Silkeborg for bl.a. at nå korrespondance i Nørre Snede med rute 913X og IC-tog i Vejle.

Så hovedstrækningen Århus-Silkeborg, hvor der er flere tusinde daglige pendlere, planlægges efter ganske få kunder, som ønsker at skifte bus i Nørre Snede!

926X betjener på sin tur fra Viborg til Vejle hverken Kjellerup, Silkeborg, Them el. Bryrup, men betjener dog mikrobyen Pårup vest for Silkeborg. Rute 913X betjener heller ikke Them og Bryrup.

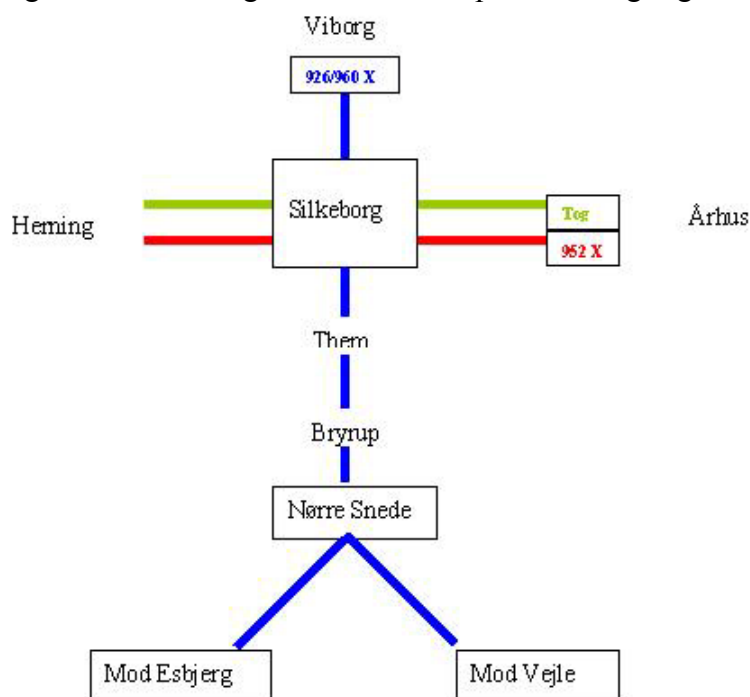
960X ankommer til Silkeborg fra Viborg med én pendlerrelevant tur om morgenen, men kører ikke videre – og er i øvrigt ikke koordineret med hverken rute 913X eller 952X.

Koordineringen af de overordnede bussystemer i Silkeborg, er ikke lavet ud fra de teorier, som HiTrans foreskriver som best practice.

Løsning – optimering af knudepunktet i Silkeborg

Under overskriften: Mindre hjulsporskørsel – bedre frekvens – bedre koordination – bedre betjening af pæne bysamfund – mere pendlerrelevant kørsel og færre buskifte... Da kunne løsningen på Silkeborgscenariet j.f. HiTrans Best Practice være jf. figur 5.3.12:

Figur 5.3.12 Forslag til ændret knudepunkt for tog- og X-bus i Silkeborg j.f. HiTrans



926X nedlægges mellem Viborg og Nørre Snede (hjulsporskørslen) i stedet flyttes ressourcerne til 960X, som ændres til at køre Viborg-Kjellerup-Silkeborg-Them-Bryrup-Nørre Snede, hvor ruten deles til hhv. Vejle og Esbjerg. Strækningen Viborg – Nørre Snede kan nu planlægges og koordineres bedre (mere effektiv/bedre frekvens).

Rute 913X nedlægges Århus-Esbjerg og sammenlægges med 952X, så strækningen Århus-Silkeborg kan planlægges og koordineres bedre (mere effektiv/bedre frekvens.

(Rejsetiden med 913X Århus-Esbjerg er 3 timer – et IC-tog gør det på 2 timer!).

952X systemet som kører mellem øst og vest, kan nu koordineres med 960X, som kører mellem nord og syd. Evt. kan man overveje at koordinere 960X (nord-syd-aksen) med togene – måske giver det mere mening, end at koordinere med 952X?

Mikrobyen Pårup droppes – til gengæld betjenes de noget større bysamfund i Kjellerup, Silkeborg, Them og Bryrup på en god og fornuftig måde, som gør at X-buskørslen Viborg-Silkeborg-Nørre Snede bliver pendlerrelevant, hvilket den ikke er i dag!

5.4 Sekundære efterspørgselsdeterminanter

De sekundære efterspørgselsdeterminanter i den kollektive trafik handler stort set alle om, hvordan kunden oplever grundproduktet – og hvordan sekundærydelserne kan understøtte eller forringe grundproduktet.

Som jeg har gjort rede for i kapitel 5.3, så tyder det på, at rutebildriften har problemer i forhold grundydelsen.

Har den kollektive bustrafik mon også problemer med sekundærydelserne? Spørgsmålet er svært at svare på, fordi vi her er inde på ”det oplevede”, det som kan være svært at måle og veje, i modsætning til selve grundydelsen.

Jeg vil gennemgå tre sekundærparametre:

- Kvalitetsparametret betydning (service, kvalitet, kommunikation)
- Prisen – eller takstens betydning
- Distributionskanalens betydning (bestillermodellen)

Den kollektive trafik i Danmark bærer præg af, at vi er et Skandinavisk land, f.eks. er sikkerheden i orden, og folk skal ikke sidde på taget af hverken bus eller tog. Endvidere kan man både via trykt materiale, pr. telefon eller via internettet få oplysninger om rejsemuligheder etc. Lidt subjektivt (måske) synes jeg, at man kan fastslå, at vi har rimelig standard i den kollektive trafik.

Kvalitetsparametrets (service, kvalitet, kommunikations) betydning for brug af den kollektive bustrafik

Jeg vil inddrage konklusionerne fra to undersøgelser omkring kvalitetens betydning for brug af kollektiv buskørsel:

I 2002 gennemførte Cowi for Færdselsstyrelsen, en såkaldt benchmarking af den kollektive trafik i 19 større bybusbyer med mellem 20.000 og 80.000 indbyggere. (Færdselsstyrelsen, (Cowi) *Benchmarking af kollektiv trafik i danske bybusbyer*).

Man sammenlignede en lang række forhold omkring buskørslen med henblik på at udrede:

- Besparelspotentiale for busdriften
- Potentiale for produktivitetsforbedringer
- Potentiale for reduktion af CO2
- Potentiale for flere passagerer

Under potentialet for flere passagerer skriver Cowi i rapporten:

Det er både overraskende og nedslående, at de seneste års fokus på kvaliteten af busdriften i denne undersøgelse ingen målelig effekt har på antallet af passagerer.

I 2001 gennemførte Mercuri Urval en stor buskundeundersøgelse for Århus Amt *Undersøgelse af den regionale rutebiltrafik i Århus Amt år 2001* med det formål at tilvejebringe yderligere kvantitativ og kvalitativ viden, med henblik på at forbedre beslutningsgrundlaget for kommende strategi- og handleplaner.

Mercuri-undersøgelsen viste, at det var de ”hårde” parametre som kunderne prioriterede:

- Flere afgange
- Kortere transporttid
- Større tilgængelighed
- Færre skift – kortere ventetid
- Billigere billetter

Kvalitetsparametrene som f.eks. bedre information fra chaufføren og bedre komfort kom ind som sekundære prioriteringer.

Men hvorfor viser disse to undersøgelser nedslående resultater i forhold til kvaliteten som parameter for at få flere kunder/tilfredsstillende kunderne?

Cowi skriver videre:

Sammenhængen med, at kunderne er "tvangskunder", der ikke har andre reelle alternativer til bussen, er naturligvis oplagt.

Men det kan jo også være fordi at kvaliteten er i orden/tilfredsstillende? Jf. min egen subjektive tese...

Prisen – eller takstens betydning

Takststigninger ud over pris- og lønudviklingen er fra 1. januar, hvor de nye trafikselskaber overtager administrationen og planlægningen af den kollektive busstrafik, er ikke længere mulig.

At administrere loven bliver svært, for der er i Lov om Trafikselskaber lagt op til, at der i løbet af få år skal indføres et landsdækkende ”rejsekort”, som betyder, at rejsehjemler, rejseregler og takster skal harmoniseres, så de bliver ens over hele landet. Et meget stort problem bliver at ”fusionere” meget forskellige takst- og markedsområder for kollektiv trafik. Der er formentlig stor forskel på efterspørgslen efter kollektiv trafik på hhv. land og i by – og fra by til by. I Århus hvor taksterne er relativt høje, må det antages, at betalingsvilligheden er større end i f.eks. Horsens, fordi trafiktilbuddet i Århus er meget større (flere busser, flere afgang og større befolkningstæthed som den enkelte kunde kan drage nytte af) end i Horsens, hvor billetprisen er relativt lavere. Det kan blive svært – for ikke at sige umuligt, at fastholde trafikselskabets samlede provenu, når det er de ”dårligste” markeder, som skal bære prisstigningerne. For billetterne skal koste det samme over hele landet. Billetpriser er fundet på www.vat.dk og www.businfo.dk

Endvidere kan efterspørgselssituationen ændre sig (af andre årsager), så det bliver svært at fastslå, om man reelt har overholdt loven om stop for takststigninger...

Selve teorien om udbud- og efterspørgsel, siger noget om, at når en vares pris ændres i f.eks. opadgående retning, så vil kunderne som efterspørger varen ofte reagere ved at købe mindre (eller reagere ved at købe andre substituerende varer). Sænkes prisen, så vil der ofte kunne afsættes mere, fordi kunden vælger at købe den billigere vare (i stedet for andre tilsvarende dyrere varer).

Elasticiteten $|E|$, som er en konstant, kan beregnes efter en formel, som beregner forholdet mellem den procentvise mængdeændring (Δx) og den procentvise prisændring (Δy).

$$|E| = \frac{\frac{\Delta x}{x}}{\frac{\Delta y}{y}}$$

Hvis efterspørgslen efter en vare ændrer sig med 4% ved en prisændring på 10%, kan elasticiteten beregnes til $|0,4|$. Dette er den almindelige tilgang til priselasticitetsberegninger.

Hvis elasticiteten er større end $|1,0|$ så er der tale om elastisk efterspørgsel. Hvis elasticiteten er mindre end $|1,0|$ er den uelastisk og er den $|1,0|$, så er den neutralelastisk. Substitueres der, er der tale om krydselasticitet.

Takststigninger og takstsænkninger

Hvis elasticiteten er større end $|1,0|$, så medfører en takststigning mindre efterspørgsel og en omsætningsnedgang, som samlet set ikke opvejes af takststigningen. Heraf følger, at takststigninger kun bør ske, hvis segmentet (en identificerbar gruppe af brugere) har en elasticitetsreaktion $<|1,0|$. Ved

takstnedsættelser skal elasticiteten være $>|1,0|$, for at en prisnedsættelse skal medføre både øget efterspørgsel og en omsætningsfremgang, som samlet set er større end rabatten.

Men hvordan ser elasticiteten ud i den kollektive bustrafik?

Alle nationale og internationale kilder angiver elasticiteten til at være "lav", dvs. $<|1,0|$ og det betyder, at takstforhøjelser giver meromsætning. Ved takstnedsættelser er elasticiteten også $<|1,0|$, hvilket betyder, at takstnedsættelser vil give mindre provenu.

I Faglig rapport, nr. 348 fra Miljø- og Energiministeriet udarbejdet af ALTRANS, *Adfærdsmodel for persontrafik* har man undersøgt elasticiteten i kollektiv trafik ved en prisændring på plus/minus 25%. Rapporten fastslår, at elasticiteten i den kollektive trafik er på ca. $|0,3|$ (hvilket er i overensstemmelse med andre kilder jeg har set).

Distributionskanalens betydning (bestillermodellen)

Den kollektive bustrafik har siden slutningen af 90'erne, med få undtagelser – f.eks. Århus Sporveje, været udliciteret til private busvognmænd.

I forlængelse af kvalitetssnakken er det væsentligt at påpege, at det er chaufføren som repræsenterer trafikskabet i "Sandhedens øjeblik".

Ole Hvidt og Børge Rasmussen beskriver i *Grundbog i Markedsføring* "Sandhedens øjeblik" som den situation, hvor kunden møder serviceyderen.

Den situation opleves af både buschauffører og kunder tusindvis af gange hver dag. Og selvom det er vigtigt for trafikskabet, at der ikke sker "fejl" her. Så har trafikskabet ingen indflydelse på "Sandhedens øjeblik".

Der er i de indgåede licitationskontrakter (A-kontrakter), som er udarbejdet af Amtsrådsforeningen, ikke indbygget et gran af incitament for entreprenøren i forhold til at få flere kunder i bussen – faktisk tværtimod (!) For få kunder sviner mindre end mange kunder – og kørslen glider nemmere med få kunder. Samlet set, så er udlicitering i den nuværende form ikke egnet til at udvikle busproduktets attraktivitet.

Bruttokontrakt (Amtsrådsforeningens A-kontrakter)

Amtterne/trafikskaberne har valgt en ren bruttokontraktindgåelse med busentreprenørerne – hvor trafikskabet dikterer bustype, busfarve, køreplan, takstsystem etc. Entreprenøren skal blot køre bussen og inddrive billetindtægten, som straks videresendes til trafikskabet.

De busselskaber som vinder licitationerne, er de selskaber, som vil køre til den laveste timepris (og opfylder diverse formelle lovgivningsmæssige krav, samt de betingelser som trafikskaberne har til f.eks. bustype og busalder).

Nettokontrakt (bruges kun på togområdet i Danmark)

I sin ultimative form bestemmer entreprenøren indenfor en vid ramme køreplan og takster. Og indkasserer selv billetindtægten. Ofte vil han også modtage et beløb fra trafikselskabet i forbindelse med sin koncession på ruten.

Det er logik, at nettokontrakten har et stort incitamentspotentiale indbygget – bl.a. fordi chaufføren skal sikre, at der kommer penge i kassen. Omvendt kan netto-kontrakterne/incitamentskontrakter være svære at administrere/følge op på – og det kan være svært at undgå suboptimering fra den enkelte entreprenørs side – med f.eks. dårlig koordination af den kollektive trafik til følge.

Figur 5.4.2 illustrerer graden af frihed og incitament for hhv. brutto og nettokontrakter.

Figur 5.4.2 Det kontraktuelle kontinuum indenfor kollektiv trafik (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik)



En tognettokontrakt:

På togsiden skriver Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, at udliciteringen i Midt- og Vestjylland har været en succes. Arriva oplever passagerfremgang, togene kører til tiden (!) og udbudet giver staten en nettobesparelse på godt 27 % (godt 500 mio. kr.) over kontraktens løbetid i forhold til præudbudssituationen.

En busnettokontrakt?:

Jeg har en fortid som trafikplanlægger i DSBs køreplankontor og er nu trafikplanlægger i Århus Amt og så vidt jeg kan vurdere, kan rene nettokontrakter ikke hensigtsmæssigt bruges i busdriften, fordi busdriften på køreplansiden er mere kompleks (uhomogen) og kræver mere koordination, finesse og samspil end jernbanedrift!

En helt anden mulighed kunne være at trafikselskabet lavede en "kontrakt" eller incitamentsaftale med den enkelte chauffør, det mener jeg, kunne være mere fremkommeligt, for det vigtigste må være, at chaufføren motiveres frem for at lave et stort "indirekte" incitamentsapparat i forhold til vognmanden, som måske er svært at administrere.

Erfaringerne med incitamentskontrakter i bussektoren er lidt spegede, idet jeg ikke har kunnet finde dokumentation for, at de samlet set, og i et overordnet økonomisk perspektiv, har haft en signifikant positiv effekt på trafikselskabets samlede økonomi.

5.5 Sammenfatning

En lang række faktorer bestemmer vores valg af transportform. Vi bliver mere økonomisk velstillede, og har så at sige råd til at "droppe" den kollektive trafik – endvidere er der tegn på, at vi bliver mere individualistiske i vores tilgang transportvalget og transportvalget styres af præferencer, som skyldes fordomme overfor den kollektive trafik. I kollektiv bustrafik vægter kunderne dog de primære efterspørgselsdeterminanter, hvilket betyder, at især nedsættelse af den samlede rejsetid er det parameter, som er vigtigst i forhold til at bevare og udbygge den kollektive trafik – og også det parameter, som bedst neutraliserer fordommene! Det er ret overraskende, at de sekundære determinanter – som f.eks. pris, kvalitet, kommunikation, service, komfort betyder mindre - eller slet intet, i forhold til at bruge den kollektive trafik! Fastholdelse – eller nedsættelse af taksterne vil ikke give merbrug af kollektiv trafik – omvendt ville takstforhøjelser formentligt kunne øge indtjeningen væsentligt, hvis de var lovlige. Der tyder på, at der er et stort udviklingspotentiale i distributionsleddet, fordi den udliciterede buskørsel kører efter kontrakter, som ikke indeholder incitamenter i forhold til at servicere buskunderne. Udviklingspotentialet i nye kontraktformer bør derfor undersøges nærmere. Det kan dokumenteres, at der er et stort udviklingspotentiale omkring af grundproduktet – eller de primære efterspørgselsdeterminanter. Det gælder ruteplanlægningen både på land og i by, for hvis bussens rejsetid nedsættes, og der køres igennem byerne på en anden måde, så kunne det øge efterspørgslen. Set ud fra en snæver driftsøkonomisk synsvinkel, er der stærke indikationer på, at den kollektive bustrafik ikke har tilpasset sig markedsudviklingen – ansvaret for dette ligger primært hos trafikselskaberne. Forbedringer i de kollektive trafik vil isoleret set ikke kunne tiltrække bilisterne, men skal ses i sammenhæng med politiske tiltag i forhold til at begrænse bilkørslen og prioritere den kollektive bustrafik.

6. Effekt og prioritering af handlemuligheder

Hvis den kollektive bustrafik skal forbedres med det formål at tiltrække nye kunder og reducere fremkommelighedsproblemerne – hvilke handlemuligheder ville da bedst sikre formålet og hvordan bør de prioriteres?

I kapitel 4 gennemgik jeg de politiske handlemuligheder og fandt bl.a. frem til, at nedsættelse af tidsforbrug via busprioritering kombineret med parkeringsrestriktioner i forhold til privatbilerne, ville gøre den kollektive trafik mere attraktiv og reducere biltrafikken.

I kapitel 5 gennemgik jeg de handlings- og kontaktparametre som trafikselskaberne kan bruge for at tiltrække og fastholde kunder, og fandt frem til, at det er de primære efterspørgselsdeterminanter, som er mest afgørende for, hvordan vi opfatter busproduktets attraktivitet. Lidt overraskende måske, så er kunderne tilsyneladende indifferente overfor de sekundære efterspørgselsdeterminanter – selv prisen betyder ikke ret meget.

Teori: Jeg anvender samme teorier som i kapitel 4 og 5.

Empiri: Jeg anvender empirien fra kapitel 4 og 5.

6.1 Effekt

Men hvilken målbar effekt har efterspørgselsdeterminanterne? Jeg vil gennemgå følgende efterspørgselsdeterminanters effekt:

- Prisen – eller takstens betydning
- Kvalitetsparametret betydning (service, kvalitet, kommunikation)
- Distributionskanalens betydning (bestillermodellen)
- Reduktion af køre- og ventetider

Prisen – eller takstens betydning

Takststigninger ud over den alm. løn og prisudvikling er ikke længere tilladt. Dette handlingsparameter kunne ellers forsat ha' bidraget til at fastholde det nuværende betjeningsomfang/udvikle bustrafikken.

Hvilken effekt vil stoppet for takststigninger have på brug af kollektiv trafik? Og kunne en takstnedsættelse medføre merbrug?

Som tidligere nævnt er elasticiteten i kollektiv trafik meget lav jf. Faglig rapport, nr. 348 fra Miljø- og Energiministeriet.

Prisnedsættelser vil ikke kunne give et merprovenu og vil ikke kunne tiltrække bilførerne til bussæderne. Omvendt vil en takststigning øge provenuet, men ikke få de nuværende kunder til at blive bilførere i væsentligt omfang!

Kvalitetsparametrets betydning (service, kvalitet, kommunikation)

Flere undersøgelser viser, at kvalitetsparametret i kollektiv trafik ikke er det vigtigste, og måske ikke betyder ret meget!

Jeg er af den opfattelse, at det er meningsløst at satse yderligere på at udvikle på disse handlingsparametre – dvs. sekundærydelserne og kontakt- og kommunikationsparametre, når grundproduktet ikke er ”112% i orden”.

De ”112% i orden” stammer fra Toyotas Tv-reklamer, hvor man så at sige bruger kontakt- og kommunikationsparametrene helt hæmningsløst, fordi grundproduktet er i orden. Og det er det iflg. både FDM og det tyske ADAC.

Men det kan den kollektive trafik først tillade sig, når vi har et godt grundprodukt – så trafikselskaberne bør starte med at forbedre grundproduktet.

Distributionskanalens betydning (bestillermodellen)

Når man indgår kontrakter og aftaler, hvor det er helt oplagt, at kontrakthaver kan påvirke efterspørgslen, så skal bør det også være oplagt, at der indgår visse

incitamentsdele, hvilket der slet ikke gør i den udliciterede busdrift. Effekten af incitamentsdele bør kunne forbedre busproduktets attraktivitet, men jeg kan ikke angive effekten specifikt. Men opfordrer, til at trafiksselskaberne prøver sig frem – det kan i hvert fald ikke skade!

Reduktion af køre- og ventetider

Faglig rapport, nr. 348 fra Miljø- og Energiministeriet, har undersøgt elasticiteten i kollektiv trafik ved en reduktion af køre- og ventetider i kollektiv trafik. Rapporten fastslår, at på kort og lang sigt vil elasticiteten på et reduceret tidsforbrug være på ca. $[2,6]$ i den kollektive trafik!

Ved en nedsættelse af rejsetiden på 10% på en given rute i den kollektive bustrafik vil efterspørgslen/omsætningen blive øget med 26%.

Det bemærkes, at andre kilder angiver elasticiteten til at være noget lavere. Tilbøjeligheden for bilførerne til at skifte til den kollektive trafik vil iflg. rapporten være sølle 1 % ved en rejsetidsnedsættelse på 10%, da elasticiteten er på ca. $[0,01]$ - for bilpassagerer, gående og cyklister vil elasticiteten være ca. det dobbelte $[0,02]$.

Det er tilsyneladende ikke muligt i væsentligt omfang at flytte bilister og andre over i den kollektive trafik – hverken ved at nedsætte takster eller nedsætte rejsetiden i den kollektive trafik. Dog er det værd at bemærke, at en en-procents overførsel af de bilkørende til kollektiv trafik ville medføre at passagertallet i kollektiv trafik ville stige knap 5% (da ca. 80% af de rejsende sidder i personbiler).

Men hvor vil kunderne så komme fra? Faglig rapport, nr. 348 fra Miljø- og Energiministeriet mener, at den forbedrede kollektive trafik formentlig vil medføre, at væksten i transportarbejdet i langt højere grad vil kunne tilflyde den kollektive trafik, samtidig med, at de nuværende kunder vil rejse mere.

Økonomisk effekt ved nedsættelse af rejsetid i den kollektive bustrafik:

- De tidsafhængige omkostninger er variable.
- Den enkelte driftsbus genererer en fast omkostning.

Omkostningerne til den udliciterede buskørsel afhænger af de leverede køreplaner og antallet af driftsbusser. En reduktion af tidsforbruget jf. HighTrans-teorierne kan reducere omkostningerne og øge den samlede attraktivitet for kunderne. Et reduceret tidsforbrug vil nødvendigvis ikke kunne reducere antallet af driftsbusser. Men i et trafiksselskab som systematisk og bredt reducerer tidsforbruget i ”alle” køreplaner, og undlader at terminalisere busserne, ved at lade ruterne køre igennem byerne, vil samlet set opnå, at behovet for driftsbusser og de tidsafhængige omkostninger vil falde proportionalt med det reducerede tidsforbrug.

Den anden effekt af en rejsetidsnedsættelsen vil være, at omsætningen stiger. Jf. Faglig rapport, nr. 348 fra Miljø- og Energiministeriet, som fastslår, at elasticiteten af et reduceret tidsforbrug være på ca. $[2,6]$. Andre rapporter bl.a. fra DMU angiver rejsetidselasticiteten til at være noget lavere – helt ned til $[1,0]$. Men selv ved en

elasticitet på $|1,0|$ er effekten af rejsetidsnedsættelse signifikant, idet en nedsættelse af rejsesiden på 10% øger efterspørgslen/omsætningen med mindst 10%.

Alle de undersøgelser, som jeg har set, isolerer andre faktorer, som kunne betyde noget for efterspørgslen/elasticiteten.

Uanset om man vælger at tro på den høje eller lave elasticitetsreaktion ved rejsetidsnedsættelse, så mener jeg, at hvis rejsetidsnedsættelsen også sker ved hjælp af busprioritering og med øgede parkeringsrestriktioner, så vil der også være en ukendt og udokumenteret elasticitet, som vil påvirke bilisternes valg af transportform – dels hvis det bliver sværere/dyrere at køre ind til byområderne og parkere – men også psykologisk, hvis bilisten oplever, at busserne suser indenom, mens bilisten sidder i kø!

6.2 Prioriteringer

Jeg vil med udgangspunkt i de effekter som er gennemgået i kapitel 6.1 foreslå fire prioriteringer, som effektivt vil kunne øge den attraktiviteten af busproduktet og reducere trængselsproblemerne på vejene.

Politiske handlemuligheder:

1. Flere busbaner – statslige investeringer i businfrastruktur

En af de mest effektive handlingsmuligheder for at reducere biltrafikken og forbedre den kollektive bustrafik, vil være statslige investeringer i etablering af busbaner. Busserne vil pga. af denne prioritering blive mere konkurrencedygtige med personbilerne og så at sige slå bilerne på egen bane. Den reducerede køretid vil medføre reducerede driftsomkostninger og øget omsætning fordi busproduktet bliver mere attraktivt.

2. Massive parkeringsrestriktioner for personbiler i byområder

Dette indgreb bør kun anvendes, hvis den kollektive trafik forbedres – især er det vigtigt, at bustrafikken udvikles via busprioritering og en forbedret ruteplanlægning.

Trafikselskabernes handlingsparametre:

3. Bedre køreplaner med mindre køretid og optimeret ruteplanlægning

Jeg har sandsynliggjort, at der vil ske en signifikant reduktion af omkostningerne ved et reduceret tidsforbrug i køreplanerne. Med en effektiv optimering af køreplanerne i det samlede net, vil den kunne være proportional med nedsættelse af de samlede køreplantimer.

Med udgangspunkt i de mest forsigtige kildevurderinger af elasticiteterne ved reduktion af rejsetid i forhold til at få flere kunder, er det sandsynligt, at elasticiteten, vil stige signifikant, hvis der indføres parkeringsrestriktioner og *provokerende* forbedrede forhold for busserne. Den samlede elasticitet ved denne form for rejsetidsnedsættelse inkl. restriktioner i forhold til bilisternes parkeringsmuligheder

vil anslået være betydeligt større $|1,0|$. Hvis rejsetiden nedsættes ensidigt, vil elasticiteten være mindst $|1,0|$. Omsætningen vil som minimum kunne vokse proportionalt med det reducerede tidsforbrug på en given busrute.

4. Undersøgelser vedr. incitamentskontrakter (distributionskanalen)

Jeg har sandsynliggjort, at der er et udviklingspotentiale i licitationskontrakterne, som bør undersøges nærmere – helst i sammenhæng med, eller efter en udvikling af grundproduktet, da det vil give den største effekt.

6.3 Sammenfatning

Desværre - og temmelig overraskende synes forbedrede kvalitetsparametre i den kollektive busstrafik ikke at kunne tiltrække flere kunder. Det anbefales dog, at trafikselskaberne indenfor lovens rammer lader taksterne følge pris- og lønudviklingen, da takstforhøjelser i kollektiv busstrafik giver merprovenu. Men nedsættelse af rejse-/køretiden bør prioriteres højest, da dette parameter uanset om det er støttet politisk via busprioritering – eller som et handlingsparameter som trafikselskabet bruger, kan nedsætte omkostningerne og øge indtjeningen. Øgede politisk bestemte parkeringsrestriktioner i byerne bør også prioriteres højt, men bør følges op af statsfinansieret busprioritering og af en mere rationel ruteplanlægning i trafikselskaberne. Dernæst bør distributionskanalen tilføres incitament til at øge ”servicen” overfor kunderne, for en øget service/kvalitet kan formentlig først påvirke efterspørgslen, når grundproduktet er ”112% i orden”.

7. Konklusioner

Takststoppet giver ikke mening i hverken et socialt- eller trafikpolitisk perspektiv og det kan ikke påvirke markedssituationen eller eksternalitetsproblematikkerne på persontrafikområdet. For at påvirke situationen på persontrafikområdet må der ske indirekte indgreb overfor biltrafikken, men der skal samtidigt ske forbedringer af bussernes fremkommelighed. Bussernes bedre fremkommelighed kan sikres enten politisk ved busprioritering eller i trafikselskabernes regi ved en forbedret køreplanlægning. Takststoppet må mest betragtes som et teknisk tiltag i forlængelse af skattestopet.

Der er overensstemmelse mellem ideologierne og partiernes trafikpolitiske holdninger. Men takststoppet kan ikke begrundes af de overvejende ideologiske og partipolitiske grundholdninger. Realpolitisk – eller teknisk, bliver takststoppet en del af skattestopet, fordi politikerne kæder taksterne sammen med indkomstskatten, fordi de ser kollektiv trafik som en del af socialpolitikken. Men takststoppet giver ikke god mening hverken i et socialt eller i et trafikpolitisk perspektiv, til gengæld kan takststoppet pga. af skattestopet true økonomien i den kollektive trafik – og dermed betjeningsomfanget, hvis omkostningerne til buskørslen stiger, eller hvis der tabes yderligere markedsandele til personbilerne.

Samfundet står nu overfor de massive problemer i forhold til den stærkt øgede biltrafik, som allerede blev forudsagt for mange år siden. Der er indikationer på, at den øgede biltrafik har sammenhæng med det økonomiske opsving. De økonomiske følgevirkninger af den øgede biltrafik – eller eksternaliteter, er enorme. Analyser viser, at biltrafikken fortsat vil stige. Desværre vil taksstoppet ikke kunne hindre eller bremse denne udvikling.

Samtidig stagnerer den kollektive trafik, og i forhold til biludgifterne er det i de seneste år blevet relativt dyrere at rejse med bus. Problemerne i den kollektive trafik skyldes dog ikke takstniveauet. Men skyldes bl.a., at de politiske handlingsplaner, som skulle have forbedret den kollektive busstrafik og mindsket biltrafikken, ikke er blevet fulgt. Der er ikke investeret i prioritering af busserne. Til gengæld er der investeret i jernbanesektoren og i vejsektoren. Penge som kunne være brugt til at udvikle på busproduktet, nemlig de statslige taksttilskud (1997-2003), blev givet tilbage til brugerne i form af overflødige rabatter, som ikke gav merbrug.

Direkte politiske indgreb, dvs. brugsretslige og økonomiske overfor bilkørslen for at begrænse biltrafikken, ville være yderst effektive, men ikke mulige pga. Dansk kultur. Diverse indirekte indgreb overfor bilerne – f.eks. parkeringsrestriktioner i byerne ville også være effektive, især hvis de blev fulgt op af fremkommelighedsfremmende foranstaltninger for busserne – f.eks. statslig finansierede busbaner og signalprioritering for rutebusserne. Men vejsektoren og den kollektive trafik adskilles i forbindelse med kommunalreformen organisatorisk, hvilket desværre ikke vil være fremmende for øget busprioritering.

Trafikselskaberne har et stort medansvar for den nuværende situation, idet man har undladt at udvikle på grundproduktet (ruteplanlægningen). Der hersker således en række fordomme om den kollektive trafik, som delvist kan betegnes som værende objektive begrundelser for ikke at anvende produktet. Ansvar og incitamentet i trafikselskaberne til at ”gøre noget” nu bør være større end nogensinde da takstskruen, som har været et af de mest foretrukne handlingsparametre, er væk. De seneste takststigninger har dog ikke gjort den kollektive trafik hverken mere eller mindre attraktiv, men takststigningerne har skæppet i kassen.

Min analyse viser, at der er store muligheder for at øge attraktiviteten i den kollektive busstrafik, især ved at nedsætte rejsetiden – og det uanset om det sker via politiske bevillinger til busprioritering, eller det sker, fordi trafikselskaberne forbedrer køreplanlægningen. Min analyse viser specifikt, at der i Århus Amt er meget store muligheder for at udvikle på køreplanerne med henblik på at sikre dette. Nedsættelse af rejsetiden vil endvidere nedsætte trafikselskabernes omkostninger til buskørsel proportionalt, samtidig med at det vil øge omsætningen mere end proportionalt. Nedsættelse af den samlede rejsetid i kollektiv trafik er også det parameter, som bedst neutraliserer fordommene om den ”ringe” kollektive trafik.

De øvrige handlingsparametre f.eks. kvalitet og service ser overraskende ud til at være næsten ligegyldige i forhold til at påvirke efterspørgslen.

Der tyder også på, at der er et stort udviklingspotentiale i distributionsleddet, fordi den udliciterede buskørsel kører efter kontrakter, som ikke indeholder incitamenter i

forhold til at servicere buskunderne – udviklingspotentialer i nye kontraktformer bør derfor undersøges nærmere. Helst i sammenhæng med, eller efter en udvikling af grundproduktet, da det vil give den største effekt.

Hvis politikerne ønskede det, ville der være gode politiske muligheder for at reducere biltrafikken og forbedre infrastrukturen for busserne. Der er dog desværre ingen tegn på, at der fra politisk hold, vil ske indgreb i forhold til at mindske biltrafikken og gøre den kollektive busstrafik mere attraktiv.

8. Kildeoversigt

År Litteratur

- 2002 Benny Jacobsen, Søren Juul, Erik Lauersen, Klaus Rasborg. Sociologi og modernitet kapitel 1.
- 1989 Børge G. Christensen, Lindy Olsen og Steen Olesen. Strategi for markedsføring og markedsvurdering
- 2002 Carsten Andersen, Lars Bach, Nils Enrum, Preben Etwil og Carsten Petersen. Økonomiske Noter
- 2000 Erik M. Bøje. Deskriptiv Statistik s. 79-81
- 2005 Gustav Nielsen, HiTrans. Best Practice Guide 2, Public Transport – Planning the networks
- 2002 Ib Andersen. Den Skinbarlige virkelighed s. 39-41
- 2004 Jørgen Frode Bakka og Eigil Fivesdal. Organisationsteori s. 186
- 1988 Ole Hvidt og Børge Rasmussen. Grundbog i Markedsføring

År Rapporter/publikationer/artikler/pressemeddelelser/TV

- 2006 Amtsrådsforeningen, A-kontrakter for rutebuslicitationskørsel
- 2006 Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Dansk Kollektiv Trafik – fortid eller fremtid?
- 2005 Danmarks Statistik, Transport 2005
- 2006 DR-TV, interview med Statsministeren september 2006
- 2006 FDM-bladet Motor juni 2006 s. 28 – Biludgifter.
- 2004 Folketinget, Finansloven 2005
- 2005 Forbrugerbladet "Tænk" oktober nummeret, 101 gode grunde til at vælge bilen
- 2002 Færdselsstyrelsen, (Cowi) Benchmarking af kollektiv trafik i danske bybusbyer
- 1998 Færdselsstyrelsen, Lokal og regional kollektiv trafik 1998
- 2006 Jyllandsposten, interview med Erik Fabrin (V) d. 3.9. 2006
- 2000 Miljø- og Energiministeriet (ALTRANS), Faglig rapport fra DMU, nr. 320, Transportvaner og kollektiv trafikforsyning
- 2001 Miljø- og Energiministeriet (ALTRANS), Faglig rapport fra DMU, nr. 348, Adfærdsmodel for persontrafik
- 2003 Miljøstyrelsen, arbejdsrapport nr. 8, Beregninger af CO2-tiltag på transportområdet
- 2002 Miljøstyrelsen, Miljøprojekt nr. 712, Teknologiuudviklingsprogrammet for jord- og grundvandsforurening

- 2005 Trafikministeriet, Lov om Trafikselskaber
2003 Trafikministeriet, Grundlag for investeringsplan for Trafikministeriets område
1993 Trafikministeriet, Trafik 2005 - Problemstillinger, mål og strategier
2004 Trafikministeriet, Trafikredegørelse 2004
1996 Transportrådet (Anders Nyvig), Notat nr. 96-08: Persontrafik i Byer – et katalog over trafikpolitiske virkemidler
2000 Transportrådet, Rapport 00-02, Scenarier for biltrafikken 1996-2020
2000 Transportrådet, Rapport 00-02, Billøs i bilsamfundet.
2006 Tv-reklame fra Toyota: ”112% i orden”.
2003 Vejdirektoratet og HUR (Cowi), Projekt trængsel
2001 Vejdirektoratet, rapport nr. 233, Trafikrapport 2000
2002 Vejdirektoratet, rapport nr. 268, Personer pr. bil
1999 Århus Amt, Fremme af den kollektive trafik i Århusområdet – Trafikpolitiske virkemidler
2005 Århus Amt, Trafikafdelingen – Årsberetningen 2004
2006 Århus Amt, Virksomhedsgrundlaget for den kollektive trafik i Århus Amt
2006 Århus Amt, Pressemeddelelse fra den 6/2 vedr. rute 952X
2001 Århus Amt (Mercuri), Undersøgelse af den regionale rutebiltrafik i Århus Amt år 2001
2006 Århus Amt, Vognløb/produktionsplaner for de regionale rutebiler i Århus Amt

År Internetkilder

- 2006 www.businfo.dk - køreplaner og billetpriser
2006 www.danskfolkeparti.dk - Dansk Folkepartis hjemmeside
2006 www.enhedslisten.dk - Enhedslisten - De rød-grønnes hjemmeside
2006 www.folketinget.dk - uddrag af partiernes politik
2006 www.konservative.dk - De konservatives hjemmeside
2006 www.leksikon.org - Liberalisme, Konservatisme, Socialisme og Ideologierne og Individet
2006 www.radikale.dk - Det Radikale Venstres hjemmeside
2006 www.sf.dk - Socialistisk Folkepartis hjemmeside
2006 www.socialdemokratiet.dk - Socialdemokraternes hjemmeside
2006 www.sporveje.dk - køreplaner
2006 www.tekno.dk - Teknologirådets hjemmeside, artikel af Malene Freudendal-Pedersen - Afliv myterne! – om biler og kollektiv transport
2006 www.vat.dk - billetpriser
2006 www.vejdirektoratet.dk - Samfundsøkonomi, Uheldsomkostninger
2006 www.venstre.dk - Venstres hjemmeside
