

Regionale busser og tog bringer danskerne på job og i skole

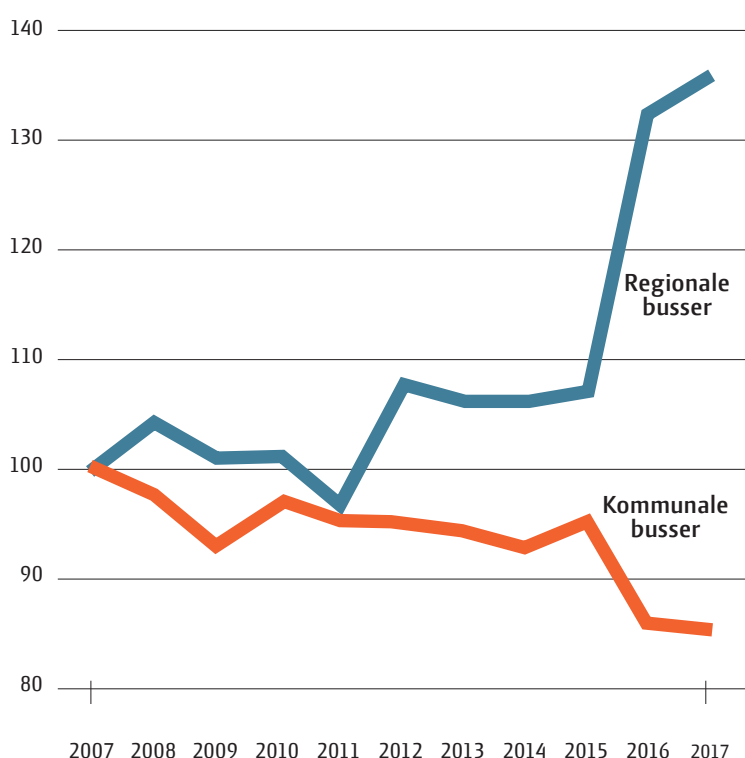
Regionerne har ansvaret for de regionale busser og for de 13 lokalbaner. Budgettet til dette er på ca. 1,5 mia. kr. om året.

Hvert år kører der næsten 76 mio. passagerer med de regionale busser, mens ca. 12 mio. passagerer tager lokalbanerne.

De regionale busser kører 2,5 mio. timer om året og får undervejs tilbagelagt 100 mio. km. Lokalbanerne kører ca. 190.000 timer årligt og får tilbagelagt over 10 mio. km.

Hver region udarbejder desuden en regional mobilitetsstrategi, som tænker alle landsdelens transportformer sammen, så borgerne får den letteste og mest sammenhængende transport, f.eks. til arbejde og uddannelse.

Figur 1. Antallet af passagerer, der kører med de regionale busser steget med 36 procent siden 2007. I samme periode er antallet af passagerer i de kommunale busser faldet støt (indekseret).



Bedre tilbud til nordjyderne efter regionens indtog

Region Nordjylland og Nordjyske Jernbaner overtog togdriften i Vendsyssel fra staten og DSB i sommeren 2017. Nye tal viser, at det har givet 10 procent flere passager og 30 procent flere afgang for de samme penge, som staten brugte på opgaven. Dette på trods af, at der har været lange perioder med driftsforstyrrelser pga. planlagt sporarbejde samt udrulning af nyt signalsystem.

Fremtidens Rejseplan udvikles med regionerne

Region Nordjylland og Region Hovedstaden går forrest for at gøre den kollektive trafik endnu lettere og mere sammenhængende at bruge. De har i samarbejde med trafikskaberne og Rejseplanen testet den nye app MinRejseplan, der indeholder flere mobilitetsformer som bus, tog, metro, bybiler og delecycler. MinRejseplan er første skridt på vejen mod Mobility-as-a-Service i Danmark.

Derfor skal regionerne løse opgaven:

- Regionsrådene står til ansvar over for borgerne, når der f.eks. skal træffes beslutninger om, hvor og hvor meget de regionale busser skal køre.
- Regionerne har viden og overblik til at løse de trafikale transportopgaver lokalt for borgerne i alle dele af regionen – og også på tværs af kommunegrænser.
- Regionerne planlægger den regionale kollektive trafik i dialog med bl.a. kommunerne, virksomheder og uddannelsesinstitutioner.
- Regionerne har de senere år overtaget flere regional-togstrækninger, f.eks. i Vendsyssel, og er desuden på vej til at overtage Grenaabanen, Holstebro-Skjern og Køge-Roskilde, da de gør det billigere og bedre end staten.
- Internationalt har man med succes samlet den kollektive trafik i regionale organisationer. Det gælder f.eks. i Skåne, London, Oslo og Singapore.

Det siger andre om opgaven

”Det vil nemt kunne ende i noget rod, hvis de enkelte kommuner skal til at forhandle om de linjer, der skal gå på tværs og langs af for eksempel Jylland.”

Johannes Vesterby, byrådsmedlem (V) og medlem af Midttrafiks bestyrelse, i Viborg Stifts Folkeblad (17. januar 2019).

”Som udgangspunkt vil overflytning af ansvaret for regionale busruter til kommuner og driften af lokalbanerne blive endnu mere kompliceret, fordi de ofte passerer gennem mange forskellige kommuner”.

Otto Anker Nielsen, professor ved DTU, i Altinget (21. januar 2019)

”Det åbner for nogle nye snitflader og bekymringer, når kommunerne skal blive enige om de busser, der krydser grænser”.

Steffen Damsgaard, formand for Landdistrikternes Fællesråd, i TV2 (17. januar 2019)

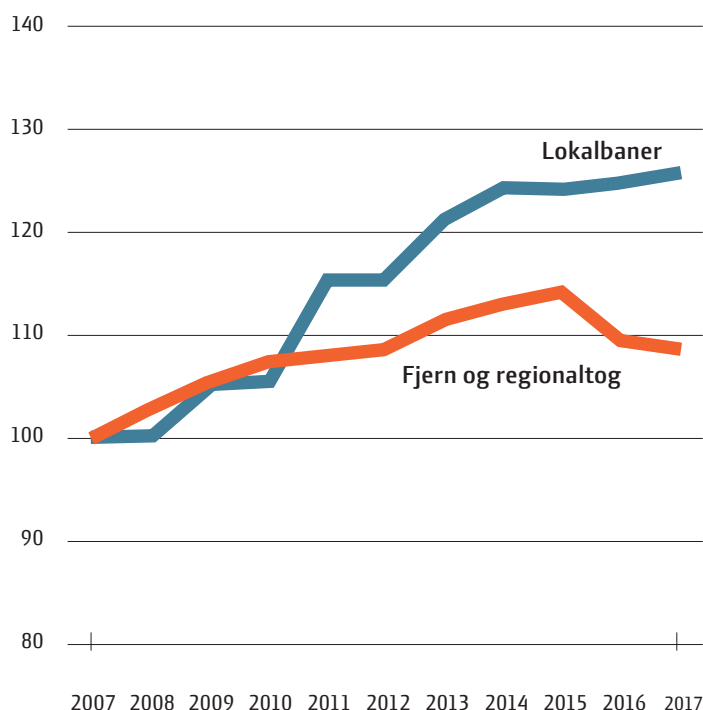
Forslag i sundhedsreformen og mulige konsekvenser

Med sundhedsreformen vil regeringen overdrage ansvaret for den regionale bustrafik og lokalbanerne til kommunerne.

Da hver kommune naturligt nok er sig selv nærmest, kan forslaget medføre, at hensynet til borgerne i hele landsdelen og i yderområderne må vige for kommunernes økonomiske egeninteresse.

Hvis en regional busrute f.eks. ender i en yderkommune, hvor der er færre passager end på resten af ruten, kan de øvrige kommuner i trafikselskabet nemlig have interesse i at forkorte ruten, så den ikke dækker yderområdet, men til gengæld bliver billigere for dem selv. Det kan give et dårligere tilbud for de mange danskere, som hver dag er afhængige af bussen for at komme til arbejde eller uddannelse.

Figur 2. Siden 2007 er antallet af passagerer i lokalbanerne steget med 25 procent. Samtidig er antallet af passagerer i DSB's tog faldet siden 2015 (indekseret, rensset for Odderbanen).



Find flere fakta på regioner.dk

Mere information:
Kontakt Danske Regioner på
pressekontakt@regioner.dk