

Til: Region Hovedstaden

Dokumentnummer

937878

Dato

29 04 2020

Sagsbehandler:

PBM

Direkte: +45 36 13 17 28

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Konsekvenser ved at finde besparelser gennem generelle frekvensreduktioner

Region Hovedstadens administration har 23. april bestilt et notat omhandlende konsekvenser ved at finde besparelser gennem generelle frekvensreduktioner.

I 2016 blev der gennemført reduktioner i R-nettet hvor frekvensen blev reduceret mellem kl 18 og 20 og der blev særligt om aftenen gennemført reduktioner i S-bussernes frekvenser. Således at flere S-busser og ingen R-busser lever op til produkternes minimumskrav og dermed de forventninger, der er kommunikeret til kunderne.

Yderligere frekvensreduktioner vil underminere koncepterne yderligere og forventeligt have betydelige afsmittende effekter på passagerudviklingen, både for den enkelte buslinje og den samlede kollektive trafik.

Det strategiske net

Jernbanerne, metroen og de vigtigste buslinjer er rygraden i den kollektive transport og udgør det strategiske net der dagligt sikrer godt 470.000 rejser for borgere på vej til og fra hverdagslivets gøremål på hele Sjælland. I det strategiske net er der fokus på kort rejsetid, mange afgang og højt serviceniveau. Region Hovedstaden finansierer Lokalbåner i Nordsjælland, de fleste R-linjer og alle S-linjer, som er en væsentlig del af det strategiske net. Samlet drejer det sig om 27 mio. passagerer årligt og 400.000 timer alene i de S- og R-busser, som region Hovedstaden finansierer.

S- og R-busser er gennem årene markedsført som linjer med høj frekvens. For S-busserne er målsætningen, at frekvensen som minimum matcher S-togsfrekvensen. Det vil sige 10 minutters drift i dagtimerne og 20 minutters drift om aftenen. R-nettet leverer bus hver halve time i dagtimer og hver time aften og i weekend, hvilket hænger godt sammen med lokalbanerne.

Generelle frekvensreduktioner vil forringe det strategiske net, som ikke kun er det væsentligste for pendling til og fra arbejdspladser, men i lige så høj grad for uddannelsessøgende og fritidsrejsende. Det strategiske net tegner sig for ca. 70 pct. af passagererne, men blot 50 pct. af tilskudsbehovet. I flere områder af regionen er den eneste form for kollektiv transport, de tog- og buslinjer, der er i det strategiske net, som eksempel R-nettet i Nordsjælland.

Særligt på S-busser vil øget afstand mellem busserne øge ventetiden ved stoppestederne og betyde flere stående passagerer i bussen. På linjer med overbelægning i spidstimerne vil passagererne *ikke* blot kunne tage den følgende bus, da den også vil være fyldt, hvorfor en del af passagerne vil skulle finde alternativer til den kollektive transport. S-linjerne kører samtidig i områder med stor trængsel, og frekvens reduktioner her vil alt andet lige medføre øget trængsel i de områder.

Derudover er det værd at bemærke, at som rejsegarantien er udformet i dag, vil forbikørsel med over

20 min til næste bus betyde, at kunderne vil kunne tage en taxi og få dækket op til 300 kr. af regningen. Hertil kommer, at øget usikkerhed om, hvorvidt man som pendler kan stole på, at man kan komme med S- og R-busserne, vil være et brud med det generelle kundeløfte over for kunderne, og dermed devaluere værdien af S- og R-busserne i særdeleshed, og det samlede busnet i almindelighed.

Produktiviteten forringes

For at sikre en god driftsøkonomi er Movias køreplaner generelt meget optimerede, hvilket betyder, at de fysiske busser er godt udnyttet, også på tværs af forskellige buslinjer. Generelle frekvensreduktioner medfører derfor ofte, at busserne udnyttes dårligere end i dag og fører til produktivitetstab ift. chaufførtimer. Region Hovedstaden vil kunne risikere fortsat at skulle betale for bussen og chaufførens løn selvom bussen holder parkeret en større del af driftstiden.

Generelle frekvensreduktioner betyder ligeledes, at der vil skulle spares væsentlig flere timer, end hvis der spares busser – og dermed vil generelle driftsforringelser også ramme flere passagerer. Dertil skal lægges de netværkseffekter, som er de afsmittende effekter, som besparelser har på andre linjer. Eksempelvis har de færre passagerer i S-togene som følge af sporarbejder smittet af på lokalbanerne, som igen har smittet af på passagertallet i R- og S-busser.