

Sæt passagererne i centrum i en ny samarbejdsmodel

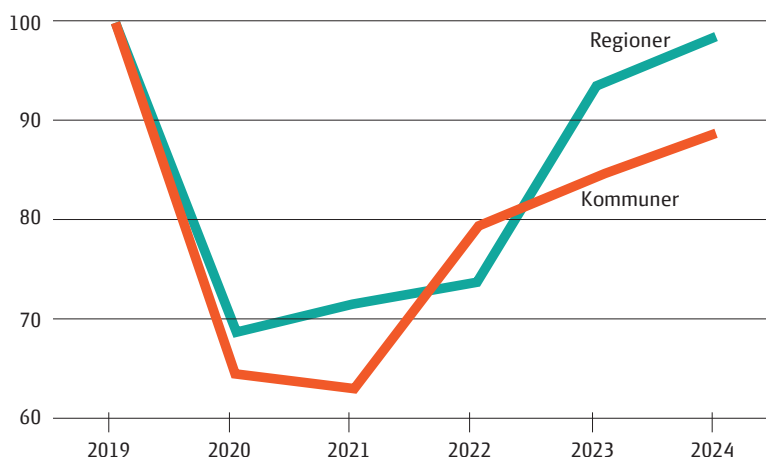
For at sikre et Danmark, der hænger sammen på tværs af land, by og transportformer, må vi organisere vores kollektive transport på en måde, der gør det muligt at sikre sammenhæng og sætte fælles mål – og dermed sætte passagererne i centrum. Fire ud af ti familier råder ikke over egen bil. Regionerne tilstræber, at vi kan bo, arbejde, og uddanne os i alle dele af landet – også uden egen bil.

Ansvaret for den kollektive transport er i dag hos over 100 bestillere uden et overordnet hensyn til sammenhæng eller nationale mål og ønsker for udviklingen. Et mere forenklet ansvar og bedre samarbejde kan skabe bedre sammenhæng til fordel for passagererne.

Sådan arbejder regionerne med kollektiv mobilitet

I de fleste lande omkring os er der et folkevalgt regionalt niveau med ansvar for kollektiv trafik. Baggrunden er, at kommunerne hver for sig er for små, staten for langt væk, men regionens eller provinsens størrelse gør, at de tværkommunale hensyn kan løftes i samspil med det nationale toget. Det politiske ejerskab af trafikselskaberne betyder, at vælgerne kan foretage en demokratisk ansvarsplacering.

I Danmark har alle regioner med succes samlet kræfterne i regionale hovednet, der med høj frekvens og få stop binder byer, uddannelser og arbejdspladser sammen og er tilbringertrafik til den statslige jernbane. Hovednettet er den regionale rygrad, der løbende er blevet udviklet og styrket via hyppigere afgang og opgradering til mere komfortable busser. Prioriteringen af regionale hovednet har gjort den regionale busdrift mere effektiv, jf. figur 1.



Figur 1: Indeks over kommuner og regioners antal passagerer pr. køreplanstime (2019=100)

Regionerne sikrer endvidere attraktive alternativer der, hvor bussen ikke kører. Regionerne udvikler nye mobilitetsløsninger, der sammen med hovednettet sørger for mobilitet alle steder i landet. Bl.a. udvikling af samkørsel, delemobilitet, "parker og rejs", finansiering af flextrafik, forsøg med mini-flexbusser i rutekørsel i landområder og ydertider, supercykelstier mm.

Regioner har ansvar for en god regional uddannelsesdækning, dvs. at unge i alle dele af landet har nærhed til ungdomsuddannelse. Regionernes opgaver inden for uddannelsesområdet bliver udvidet med den kommende EPX-reform. Det gælder opgaver som elevfordeling, godkendelse af profilgymnasier og genopretningsplaner, hertil kommer ansvaret for at fastsætte kapaciteten på gymnasierne. I alle regionerne er der fokus på at sikre mobiliteten til og fra uddannelsesinstitutioner og campus.

Via en række digitale borgermøder har Region Sjælland eksempelvis inddraget unge fra forskellige uddannelser og modtaget deres input, der vil indgå som grundlag for politiske prioriteringer og forbedringer af kollektiv trafik. Der vil være betydelig synergi mellem regionernes arbejde med uddannelse, campus-miljøer og sikring af en velfungerende kollektiv trafik til og fra uddannelsessteder via regionale, strategiske hovednet, nye mobilitetsløsninger, fremme af cyklisme mv.

Eksempler på regionernes udvikling af kollektiv trafik og mobilitet

Regionerne investerer alle i fortsatte forbedringer af regionale hovednet samt i nye mobilitetsløsninger. I det følgende en række eksempler:



Nye løsninger i Region Sjælland

Region Sjælland har lanceret fire projekter, der skal få flere passagerer i den kollektive trafik. Et handler om ny mobilitet i landområderne: Indsatsen undersøger om flextrafikens biler og minibusser kan erstatte og supplere den kollektive trafik i landområderne, især steder hvor busdriften i forvejen er begrænset.



Samkørsel i Region Syddanmark

For at skabe bedre mobilitet investerer flere regioner i samkørsel. Fx har Region Syddanmark igangsat et tre-årigt projekt i samarbejde med samkørselstjenesten nabogo, der skal få flere unge til at vælge samkørsel frem for solokørsel i egen bil.

Region Syddanmark har investeret lige knap 1.5 mio. kr. i projektet. Der har i projektets første år været 35.000 samkørsler til/fra de 15 syddanske uddannelsesinstitutioner der deltager i projektet og lige knap 2000 unge brugere har haft en eller flere samkørselsture.



Sammenfinansiering af plustur i Region Nordjylland

Åben flextrafik er som udgangspunkt lokal kørsel, der finansieres af kommunerne. I forbindelse med, at Region Nordjylland har samlet kræfterne om det regionale hovednet og nedlagt en række mindre ruter, finansierer regionen 50 pct. af udgifterne til Plustur. Det sker for at øge transportmulighederne i hele regionen og for at understøtte tilbringertrafik til det regionale hovednet.



Supercykelstisamarbejde i Region Midtjylland og Hovedstaden

Region Hovedstaden har siden 2012 samarbejdet med kommuner om cykelstier med gode forhold. I dag tæller samarbejdet 29 kommuner. Fra 2012 til 2022 er der kommet 59 pct. flere cyklister på ruterne. 13 pct. af de nye cyklister kørte tidligere i bil. Supercykelsti-sekretariatet er 65 pct. finansieret af Region Hovedstaden.

Region Midtjylland har siden 2020 samarbejdet med 10 kommuner. Målet er at vende udviklingen, hvor især unge er begyndt at tage bilen mere, samt i sammenspil med den kollektive transport at skabe et alternativ til bilen – også i yderområderne. Region Midtjylland finansierer 50 pct. af sekretariatet.



Prioritering af unge og pendlere til uddannelse

God mobilitet til uddannelse er en forudsætning for, at elever har mulighed for at gennemføre deres ungdomsuddannelser. Regionerne har fokus på at kunne udvikle og forbedre kollektiv mobilitet til uddannelsescentre/campus'.

Fx er regionale busruter i Region Midtjylland tilpasset ringetiderne ved uddannelser i yderområder. I nogle tilfælde har regionen overtaget ruter, som kommunerne ikke kunne enes om at opretholde, fx rute 561 (Sdr. Felding – Skjern) der sikrer transport til HHX, og EUD-uddannelser i Skjern for elever bosiddende i den sydlige ende at Herning Kommune, og rute 351 (Ebeltoft – Grenaa), der giver elever fra Syddjurs adgang til uddannelser på VidenDjurs, der er Campus for STX, HHX, og EUD-uddannelser i Grenaa i nabokommunen Norddjurs.

Danske Regioners indspil til ekspertudvalget om kollektiv mobilitet

Organiseringen af den kollektive trafik er en del af ekspertudvalget om kollektiv mobilitets arbejde i fase III. I fase I og II har de haft fokus på hhv. nye mobilitetstilbud til alle geografier samt økonomi og takster. Danske Regioner har leveret indspil med anbefalinger til alle faser.

Fase 1 - Regionale hovednet og nye mobilitetsløsninger

Alle regioner har med succes samlet kræfterne i regionale **hovednet**, og udvikler nye mobilitetsløsninger.

Danske Regioner foreslog, at ekspertudvalgets arbejde understøtter de regionale hovednet og nye mobilitetsløsninger – og de økonomiske forudsætninger for at opretholde og styrke dem. Ekspertudvalget har medtaget disse forslag i deres fase 1-afrapportering.

Fase 2 – Simplere takstzoner

I Danmark er der over 1.000 **takstzoner**. Der er forskellige måder at udregne prisen for en tur på, alt efter hvilket produkt du bruger. En unødigt kompleksitet afholder nogle fra at bruge kollektiv trafik. En undersøgelse fra Passagerpuls viser, at 39 pct. af dem, der primært bruger bilen, tilkendegiver at ville bruge bus og tog oftere, hvis det var nemmere at finde og købe den rigtige billet. Region Skåne er gået fra 202 zoner til tre dynamiske. Stockholm har indført én zone.

Danske Regioner foreslår, at forenkle den komplekse takstzonestruktur mhp. at understøtte let og attraktiv brug af kollektiv mobilitet til pendling og fritid.

Fase 3 – Samarbejdsmodel med forenklet bestilleransvar

Organiseringen af lokal og regional kollektiv mobilitet er i dag meget kompleks. Hver enkelt af de 98 kommuner og fem regioner foretager individuelle trafikbestillinger til regionale trafikselskaber. De mange bestillere medfører en ressourcetung administration og gør det vanskeligt at sikre et koordineret tilbud til passagererne på tværs af kommunegrænser.

Danske Regioner foreslår en **samarbejdsmodel**, der giver regionerne ansvaret for at sikre et grundudbud af kollektiv trafik på baggrund af kommunale ønsker og input for bedre at kunne koordinere, udvikle og skabe sammenhæng mellem de lokale og regionale behov.

Danske Regioner foreslår et trepartssamarbejde mellem region, kommuner og trafikselskab, hvor kommunerne har indflydelse på ruteplanlægning, høringsret til trafikplanen og mulighed for at tilkøbe kørsel, hvis de har lokale ønsker om bedre betjening, øget frekvens i weekenden el.lign.

Ekspertudvalgets rapport om organisering

Ekspertudvalget har præsenteret fire modeller for organisering af kollektiv transport:

1. Trafikselskaber med trafikopgaver for kommuner og regioner: Udgangspunkt er nuværende organisering med regulatoriske tilpasninger mhp. at håndtere eksisterende svagheder.
2. Kommunalt og statsligt ansvar for lokal kollektiv transport: Regionerne skrives ud, kommunerne ejer trafikselskaberne, og staten overtager regionale opgaver som hovednet.
3. Regionalt ansvar for lokal kollektiv transport: Kommuner skrives ud. Der er tale om en væsentlig anderledes model end den, som Danske Regioner har foreslået. I den regionale samarbejdsmodel, som Danske Regioner har spillet ind til Ekspertudvalget, samarbejder regioner med kommuner og trafikselskaber.
4. Mobilitetsselskaber: Der oprettes nye mobilitetsselskaber, der får trafikselskabernes opgaver, og overtager kommunernes og regionernes beslutningsansvar og opgaver.

I ekspertudvalgets regionale model tages der udgangspunkt i Sundhedsstrukturkommissionens anbefaling om rene sundhedsregioner, og ikke det efterfølgende regeringsudspil eller den politiske aftale, hvor regionerne fortsat har opgaver inden for kollektiv trafik og mobilitet og får udvidet ansvar på uddannelsesområdet. Netop Sundhedsstrukturkommissionens anbefaling er Ekspertudvalgets vigtigste argument imod den regionale model. Der bør derfor være grundlag for at se bort fra Ekspertudvalgets centrale argument imod en model med regionalt ansvar.

Ekspertudvalget giver modellerne point ud fra seks kriterier. Den regionale model får færrest point. Den konkrete pointgivning forekommer vanskelig at forstå:

- Den regionale model får karakteren 'gul' for strategiske hovednet, selv om regionerne i dag er primus motor for udvikling og prioritering af netop disse hovednet.
- Tilsvarende får den regionale model karakteren 'gul' for udvikling af nye løsninger. Det er overraskende, da regionerne i dag arbejder med udvikling og fremme af nye mobilitetsløsninger som samkørsel, delecykler etc., hvilket vi ikke ser tilstrækkeligt afspejlet i pointgivningen.
- At en regional model får karakteren 'rød' for lokalt forankret ansvar forekommer besynderligt, og afspejler at udvalget har valgt at beskrive modellen helt uden kommunal medvirken, hvor Danske Regioner har foreslået, at kommuner netop skal inddrages tæt som led i en samarbejdsmodel.

Nye regulatoriske rammer

Ekspertudvalget foreslår på tværs af de fire modeller nye regulatoriske rammer:

- Opdatering af rammevilkår mhp. brug og udvikling af nye, fleksible transportløsninger
- Manglende formaliseret og operationelt samarbejde på tværs af stat, regioner og kommuner.
- Incitamentsstrukturer knyttet til regionale baner hæmmer økonomisk effektivitet.
- Etårige bevillinger til trafikselskaberne kan skabe utryghed om tilbuddet hos kunderne.

Danske Regioner bakker op om forslagene og foreslår at tilføje;

- Udbud af større og færre kontrakter, der giver mulighed for at opnå en bedre pris og gør det nemmere for operatørerne at innovere

Få mere information: Chefrådgiver Morten Brønnum Andersen, morba@regioner.dk, 2320 6131

Hvad siger andre om kollektiv trafik og regional forankring

DI

"Der er alt for mange aktører i den kollektive trafik i dag, og tingene er alt for komplicerede. Vi mener, vi er nødt til at forenkle tingene. Derfor vil vi give regionerne et meget mere entydigt ansvar for den kollektive trafik."

IDA

Sundhedsreform kan amputere kollektiv transport: "Taler man med transportplanlæggere, er der brug for en styrkelse af det regionale lag, der arbejder med trafik og udvikling – ikke en afvikling"

Cyklistforbundet

"Sundhedsreformen peger på at fjerne (...) rammerne for at arbejde strategisk med cykling på tværs af kommuner i hele landet, og det er en stor skam. Vi burde jo gå den helt anden vej og udbrede successen med supercykelstier"

Marie Kongskov, rektor ved Aarhus Gymnasium, Tilst

"For vores skole har det afgørende betydning, at eleverne har gode muligheder for at komme til og fra skolen – også når de bor i en anden kommune. Vi oplever, at regionen prioriterer at løse udfordringer i den offentlige transport for de uddannelsessøgende både inden for og på tværs af kommunegrænser "