

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Bussernes rolle i en fremtid med roadpricing

Morten Eltved, mol@moviatrafik.dk

Trafikselskabet Movia

Abstrakt

Movia har med Mobilitetsplan 2024 igangsat et roadpricing projekt, der skal sikre god forberedelse i kommuner, regioner og Movia til muligheden for, at Folketinget måske beslutter at indføre roadpricing i Danmark. Roadpricing vil nedbringe trængslen og dermed forbedre fremkommeligheden for busserne. Det er dog også forventningen, at tidshorizonten for roadpricing ligger 5-10 år ude i fremtiden. Derfor er det også undersøgt, hvordan fremtiden med de nuværende kendte rammevilkår ser ud for bustrafikken. Movia vil på Trafikdage vise resultaterne fra både fremskrivningen med de nuværende rammevilkår og scenarier med roadpricing. Endvidere vil Movia præsentere idéer til hvordan busserne kan understøtte en høj mobilitet, hvis roadpricing indføres.

Indledning

I Movias arbejde med muligheden for at roadpricing indføres tages der udgangspunkt i to fremskrivninger – enten med de nuværende rammevilkår for bilejerskab og kørselsomkostninger eller med roadpricing. Movia undersøger flere forskellige roadpricingscenarier, som alle deler forudsætninger med tidligere analyser vedr. roadpricing. Movia afrapporterer i april måned resultaterne for fremskrivningen med de nuværende rammevilkår, mens resultaterne for roadpricingscenarierne først foreligger før sommeren. Nedenfor beskrives resultaterne for fremskrivningen med nuværende rammevilkår samt hvorledes roadpricing forventes at påvirke bustrafikken.

Hvordan ser fremtiden ud med de nuværende kendte rammevilkår?

Som grundlag for analysen har Movia med hjælp fra Artelia fået lavet en fremskrivning til 2035 af de nuværende kendte rammer, der har væsentlig betydning for bustrafikken. Analysen kvalificerer, hvordan især tre væsentlige forhold ændrer rammerne for bustrafikken det kommende årti:

1. Udvikling i indbyggertal og alderssammensætning

I Hovedstadsområdet forventes befolkningen at stige med ca. 5 pct. frem til 2035, hvilket øger passagergrundlaget. For resten af Sjælland forventes en udvikling på ca. 2 pct. Der bliver generelt forholdsvist færre børn og især færre unge, hvilket er nogle af de grupper, der bruger den kollektive transport ofte. Til gengæld bliver en større andel af befolkningen ældre, der generelt bruger væsentligt mindre kollektiv transport.

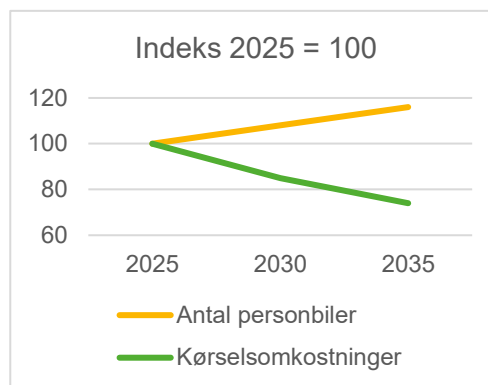
Dette har især betydning uden for byerne, hvor børn og unge i dag udgør ¾ af alle buspassagerer, mens pensionister kun udgør 3 pct. Ændringerne i alderssammensætning er dog kun medtaget på et overordnet niveau i beregningerne.

2. Flere og billigere biler er en hård konkurrent for den kollektive transport

Den statslige forventning i klimafremskrivningen til udviklingen i bilparken og kørselsomkostningerne kan ses på figur 1. Der vil komme flere biler i Movias område. Dels fordi indbyggertallet vokser, dels fordi der forventes en stor stigning i bilejerskabet (antal personbiler pr 1.000 indbyggere) på ca. 13%.

Samtidig vil bilerne blive 26 pct. billigere at køre i, fordi en stigende andel af bilerne er elbiler, og elbiler koster halvt så meget pr kørt km som benzin- og dieslbiler. Samlet forventes antallet af kørte km at stige med 22 pct. i hovedstadsområdet ifølge trafikmodelberegningerne. Dette skyldes både, at der kommer væsentligt flere bilture og at bilturene også bliver længere end i dag.

Flere og billigere biler indebærer, at færre vil vælge den kollektive transport, da adgangen til bil ofte betyder et frafald af den kollektive transport. Dette sker særligt i områder, hvor der allerede i dag er megen biltrafik eller begrænset trængsel.



Figur 1 Udvikling i bilpark og omkostninger

3. Udvikling i trængslen

Når antallet af kørte kilometer på vejene stiger, vil trængslen også stige. Det er især i det storkøbenhavnske område, men også i købstæderne. Samlet forventes 22 pct. flere kørte kilometer at føre til, at trængslen på vejene i hovedstadsområdet stiger med op til 40 pct. frem til 2035.

Tog, metro og letbane kører trængselsfrit, og vil derfor få en tidsmæssig fordel ift. biltrafikken. Busserne deler for det meste vejbaner med biler og rammes derfor af den stigende trængsel. Samlet er det vurderingen, at trængslen for busserne vil stige op mod 20 pct. afhængig af linjer frem mod 2035. Stigningen vil være størst for A-busserne (kommunale busser i Storkøbenhavn og visse købstæder), der kører på veje, hvor der i forvejen er megen trængsel. Når det gælder regionale busser og øvrige kommunale busser, kører mange af dem i områder med begrænset trængsel, der ikke bliver meget berørt.

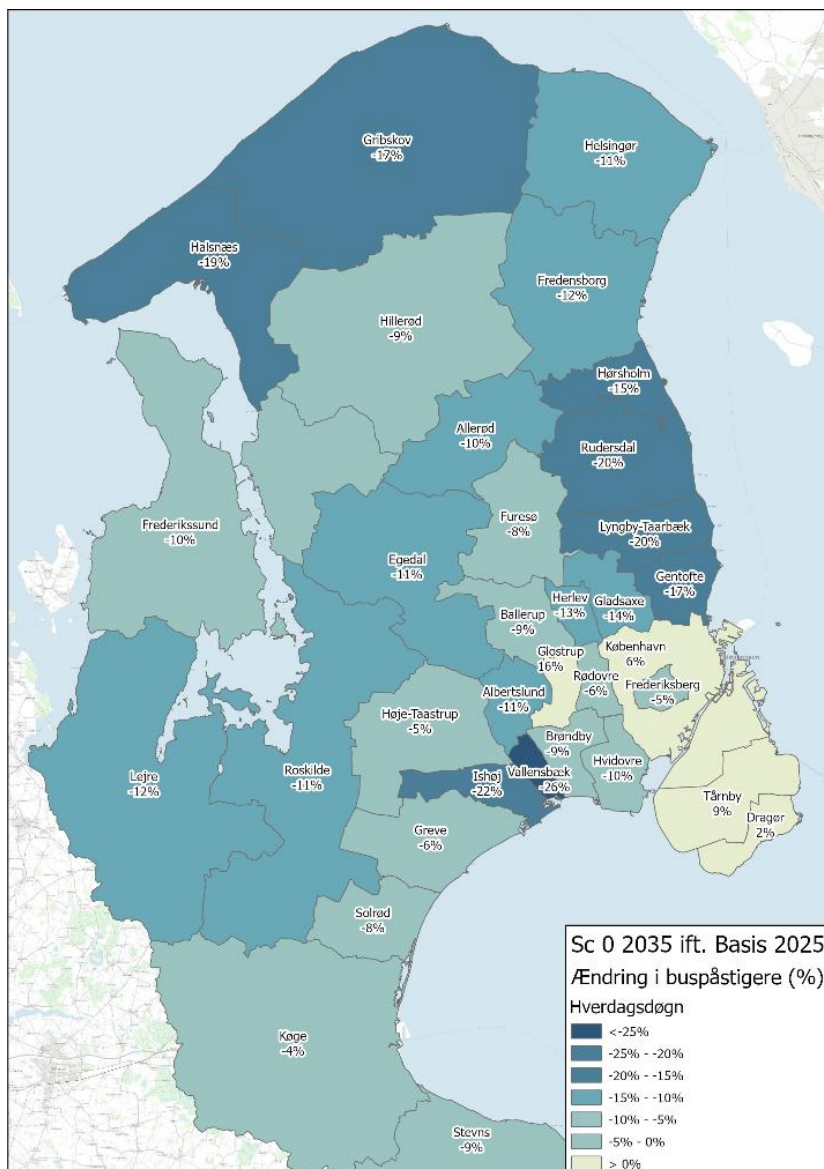
Når trængslen stiger, kommer busserne langsommere frem, og de kører med lavere regularitet, fordi de ofte bliver stoppet i trafikken. Begge dele betyder, at flere vælger bussen fra, så passagertallet og dermed billetindtægterne falder. Længere køretider betyder også, at der skal flere busser i drift i myldretiden for at holde køreplanen.

Konsekvenser for bustrafikken

Da taksterne i den kollektive transport stiger i takt med pris- og lønudviklingen i samfundet, så vil bus og tog stå sværere i priskonkurrencen med bilerne, når der bliver flere biler, og de bliver billigere at køre i.

Den kollektive trafik bliver dog også udbygget frem til 2035, med især implementeringen af førerløse S-tog og investeringer i regionaltogetsnettet som de største udvidelser af det kollektive transportnetværk. Når trængslen på vejene stiger, vil den trængselsfri banetrafik få en tidsmæssig gevinst ift. bil- og bustrafikken. Samtidig er der en vækst i stationsnære boliger og arbejdspladser i Storkøbenhavn. Så trods forringelsen af priskonkurrencen ift. biler, forventes det, at antallet af kollektive ture i hovedstadsområdet stiger med knap 10 pct. Dette er båret af en vækst for baner samlet på ca. 18 pct. For busserne forventes et samlet fald i passagertallet på 4 pct, men en meget ujævn fordeling på kommuner, jf. figur 2 nedenfor. Nogle kommuner forventes at få flere buspassagerer, trods lavere rejsehastigheder. Det gælder kommuner, hvor der

forventes en væsentlig vækst i antallet af indbyggere og arbejdspladser. Det gælder også kommuner, hvor biltrafikken har mindre betydning for det samlede trafikbillede, for her bliver busserne i mindre omfang ramt af priskonkurrencen fra elbilerne.



Figur 2 Ændring i påstigere (passagertal) på hverdage

Men for de øvrige kommuner gælder, at kombinationen af demografi og bilrådighed forventes at betyde, at der kommer færre passagerer i busserne. Det gælder kommunerne uden for det storkøbenhavnske område på figur 2. Det samme billede ses i de fleste øvrige kommuner uden for hovedstadsområdet, der ikke er med på figuren. I kommuner med stigende trængsel kan længere rejsetid og dårligere regularitet for busserne betyde et yderligere fald i passagertallet, som udgør ca. 15 pct. af det samlede passagerfald. Længere køretider for busserne betyder dyrere drift, fordi der skal flere busser på gaden for at opfylde køreplanen. Behovet for ekstra busser vil være koncentreret i myldretiden, hvor trængslen er størst.

Ekstra busser i myldretiden kan være indtil 40 pct. dyrere pr driftstime end busser i resten af døgnet: De færreste chauffører ønsker at have delt tjeneste, så de skal arbejde både i morgen- og eftermiddagsmyldretiden med pause imellem. Busser indkøbt til myldretiden kan ikke nødvendigvis bruges til anden kørsel resten af døgnet.

Færre passagerer betyder også færre billetindtægter. Det er særligt vigtigt for de buslinjer, hvor billetindtægterne dækker en stor del af driftsudgifterne (høj selvfinansieringsgrad). Det gælder de fleste regionale buslinjer samt en del af de største kommunale buslinjer. Skønnet for betydningen for det kommunale tilskudsbehov ligger på en stigning på ca. 2 – 4 pct. i perioden frem til 2035. Men dette inkluderer store lokale forskelle, samt at tilskudsbehovet for regionerne skønnes at stige 7 – 11 pct.

Hvad er effekten af roadpricing på bustrafikken?

Med udgangspunkt i forudsætninger fra allerede kendte analyser af roadpricing, så gennemføres der frem til sommer beregninger for forskellige scenarier for roadpricing. Der regnes på nedenstående scenarier:

- Hovedscenarie som i "Den tværgående mobilitetsanalyse", hvor roadpricing tilføjes med takster på 0,6-2,8 kr. pr. kørt km. Der justeres ikke i øvrige bilafgifter, og dermed falder bilejerskabet ift. basisfremskrivningen til 2035 med ca. 3%
- Følsomhedsscenario 1 som tager udgangspunkt i Københavns Kommunes analyse fra 2021, hvor taksterne pr. kørt km. svarer til hovedscenariet. Til gengæld fjernes registreringsafgiften og den grønne ejerafgift. Dermed stiger bilejerskabet med op til 17% ift. basisfremskrivningen til 2035, hvor bilejerskabet i forvejen steg kraftigt.
- Følsomhedsscenario 2 som tager udgangspunkt i en analyse fra "De økonomiske råd", hvor der betales dobbelte takster i myldretiden, dvs. at der i centalkommunerne i myldretiden betales 5,6 kr. pr. kørt km. Registreringsafgiften og den grønne ejerafgift. Og selvom der betales høje takster for at køre på vejene, så stiger bilejerskabet op til 16% ift. basisfremskrivningen til 2035.

Roadpricing som en tilføjelse til de nuværende kendte bilafgifter vil give færre kørte km. på vejene, og ændre priskonkurrencen ift. bilkørsel. Men såfremt der også ændres i registrerings- og ejerafgifter, så vil der kunne ændres på både den generelle trængsel og hvor stor overflytningen til kollektiv transport vil være. Overordnet set, så forventes det dog, at effekterne er som skitseret i figur 3. Trængslen vil falde og dermed vil køretiderne for busserne forbedres. Det giver også flere passagerer i busserne, og dermed et samlet lavere tilskudsbehov til busdriften.

	Fremtiden	Fremtid med roadpricing
Trængsel på vejene	↑	↓
Køretid for busserne	↑	↓
Passagerer i busserne	↓	↑
Tilskudsbehov	↑	↓

Figur 3 Konsekvenser for bustrafikken af øget trængsel på vejene

Hvordan skal busserne sikre en høj mobilitet, hvis roadpricing indføres?

Med en overflytning af bilister til busserne, så vil det være nødvendigt at indsætte flere busser i driften for at sikre tilstrækkelig kapacitet. Endvidere vil der, afhængig af udformningen af roadpricingsystemet, forventeligt opstå korridorer, hvor busser på kort sigt vil være den eneste del af den kollektive transport, hvor der kan skabes nye kollektive rejseveje. Til sidst i oplægget vil Movia give sit bud på, hvordan sådan en tilpasning af busnettet kan gribes an, således at alternativet til bilisterne allerede står klar inden roadpricing indføres.