



Fremtidens BAT

Et servicetjek af den kollektive trafik

Bornholms Regionskommune

Date: 8 June 2023

Indhold

1.	Indledning.....	3
1.1	Den kollektive trafiks udfordring.....	3
2.	Forslag til proces	4
2.1	Kortlægning.....	4
2.1.1	Det kollektive trafiktilbud på Bornholm.....	4
2.1.2	Mobilitetsbehov og -ønsker hos borgere, erhverv og gæster på Bornholm.....	5
2.1.3	Grænseflader mellem den kollektive trafik og øens øvrige trafiksystemer.....	5
2.2	Strategi og løsningskatalog	6
3.	Næste skridt.....	6

1. Indledning

Nærværende notat tager udgangspunkt i et ønske fra Bornholms Regionskommune om at få lavet et "servicetjek" af deres kollektive trafiktilbud. Der er behov for at gentænke den kollektive trafik, så den fortsat opfylder de mobilitetsbehov og -ønsker som bornholmerne og øens gæster har. Den kollektive trafik skal også i fremtiden kunne yde en god mobilitetsservice i hverdagen og også være med til at understøtte Bornholms udvikling som feriedestination.

Den kollektive trafik er udfordret mange steder, og Bornholms Regionskommune står ikke alene i, at have en udfordring med at tilbyde et godt kollektivt trafiktilbud, som også hænger økonomisk sammen.

1.1 Den kollektive trafiks udfordring

Kollektiv trafik på Bornholm, ligesom i de øvrige af landets kommuner, udbydes traditionelt af fire grundhensyn: samfundsmæssige, funktionelle, miljømæssige og økonomiske hensyn. I de mere tyndtbefolkede landdistrikter kan det imidlertid være vanskeligt at argumentere for andre hensyn end de samfundsmæssige, svarende til at sikre alle borgere lige adgang til at deltage i og udnytte samfundets aktiviteter. Busdriften er sjældent en rentabel forretning for kommunerne, ligesom landdistriktskommunerne sjældent er udfordret af pladsmangel, hvor busdrift ellers er fordelagtig til at transportere mange mennesker på lidt plads i trængselsprægede perioder. Endelig er der i landdistrikterne sjældent det tilstrækkelige passagertal, som gør busdriften miljømæssig fordelagtig.

Til trods for lav anvendelse af den kollektive trafik i de mindre byer og landområder, opleves der ofte et stort engagement for at fastholde denne. Busserne opleves som et sikkerhedsnet i de sjældne tilfælde af "hvad nu hvis", og så er det velkendt at borgerne betragter en fast busrute som en værdi for lokalområdet. En nedlæggelse af en busrute vil, opfattes det, betyde tilbagegang for områdets attraktivitet, huspriser m.m.

Men de fleste kommuner er udfordret af omkostningerne ved at drive busruter med lave passagertal. Den dårlige økonomi bliver ofte håndteret ved yderligere nedskæringer i frekvens eller udbud. Denne forringede kvalitet af den udbudte service bevirker imidlertid at færre endnu oplever den kollektive trafik som et attraktivt og stabilt tilbud, hvilket fører til færre passagerer, som fører til dårligere økonomi, og som i værste tilfælde medfører en yderligere forringet kvalitet, og så har man den negative spiral.

De seneste par år har mange danske kommuner afsøgt en række idéer til, hvordan fremtidens kollektive trafik kan se ud, i en kontekst hvor:

- Passagertallene falder, hvilket udfordrer den kollektive trafiks økonomi
- Folk bosat i landdistrikter bliver mere afhængige af biler, da der kører færre busser
- En stor andel af de busser, som trods alt kører, kører med mange tomme sæder
- Et forringet kollektivt trafiktilbud 'vender den tunge ende nedad', og giver mobilitetsudfordringer for særligt unge, ældre og personer, der ikke har (råd til) bil

Også trafikselskaberne står overfor disse udfordringer, og har brug for at nytænke hvordan man kan imødekomme nogle af de problemer, den kollektive trafik står overfor. Mulige løsninger omfatter blandt andet:

- Samkørsel

- Flexibel offentlig transport
- Frivilligbussen
- Mobilitetsknudepunkter

Der er tidligere blevet udarbejdet en Strategi for grøn mobilitet i Regionskommunen (2021) og en Strategi og udviklingsplan for BAT (2021), og på baggrund af disse skal det kollektive trafiktilbud i Bornholms Regionskommune have et servicetjek, hvor udfordringer analyseres og løsninger udtænkes og designes i en bornholmsk kontekst.

NIRAS har stor erfaring med sådanne servicetjeks, og bistår både kommuner og trafikselskaber med at forberede sig på fremtiden. Baseret på vores erfaringer herfra, og med forbehold for at vi endnu ikke har fuldt kendskab til den kollektive trafiksituation på Bornholm, skitseres nedenfor hvordan et servicetjek af den kollektive trafik i Bornholms Regionskommune og BAT kunne gribes an.

2. Forslag til proces

For at imødekomme udfordringerne for kollektive trafik på Bornholm er det nødvendigt at gentænke, hvordan Regionskommunen tilbyder kollektiv trafik til sine borgere, erhvervsliv og gæster i fremtiden. Regionskommunen kigger ind i en fremtid, hvor det må forventes, at kollektiv trafik i højere grad er ved at vende tilbage til de mere markedstilpassede vilkår, som den kollektive trafik blev drevet på indtil 1970'erne. Således ses mange steder et større strategisk skifte fra udbud til efterspørgsel, hvor der så småt gøres op med busdriften, som vi kender den, og hvor det kollektive trafiktilbud i højere grad bliver behovstyret efter borgernes individuelle behov. Men selvom regionskommunen vælger i højere grad at tilpasse sit udbud af kollektiv trafik på mere markedsorienterede vilkår, er Regionskommunen fortsat forpligtiget til at sikre skolebefordring for alle kommunens skoleelever, hvilket ikke kan ske på markedsvilkår.

Hvis man skal sikre at udviklingen af den kollektive trafik sker uden at indbyggerne i Regionskommunen rammes af en følelse af "mobilitetsfattigdom" og fortsat sikre, at Bornholm er attraktiv som bosætningskommune og turistdestination, er det essentielt at udforske nye, fleksible og inkluderende mobilitetskoncepter. Den fremtidige kollektive trafik i Regionskommunen må forventes at skulle bruge de stærke lokale netværk og et lokalt foreningsliv med mange frivillige, som Regionskommunen også er kendetegnet ved. Lokalt engagement giver grobund for at afprøve nye løsninger, som kan sikre en bedre udnyttelse af ressourcerne og forstærke det sociale fællesskab.

Vi foreslår en proces, som indledes med en kortlægning af:

- Det kollektive trafiktilbud på Bornholm
- Hvilke mobilitetsbehov og -ønsker, som den kollektive trafik skal opfylde
- Grænseflader mellem den kollektive trafik og øens øvrige trafiksystemer

Derefter følger formuleringen af en strategi for fremtidens kollektive trafiktilbud på Bornholm, og udarbejdelsen af et løsningskatalog, som vil indeholde en række forslag til konkrete tiltag hvordan det kollektive trafiktilbud på Bornholm kan løftes ind i fremtiden, og på samme tid opfylde brugernes mobilitetsbehov og være rentabel.

2.1 Kortlægning

2.1.1 Det kollektive trafiktilbud på Bornholm

Vi foreslår således at indlede processen med en kortlægning af det nuværende kollektive trafiktilbud på Bornholm. Det er nødvendigt at få skabt et overblik over det sammenhængende kollektive trafiktilbud, og forstå det i

sammenhæng med de mobilitetsudfordringer, der findes i kommunen, og de strategier, der allerede foreligger på området, herunder "Strategi for grøn mobilitet" og "BAT – Strategi- og udviklingsplan". Derudover kan der blandt andet kigges på skolebusdrift og flextrafik samt andre relevante tilbud. Denne del af processen bør også indeholde en dataindsamling fra relevante kilder, med mindre et komplet datagrundlag allerede foreligger. Dataindsamlingen bør f.eks. bestå af driftsøkonomiske nøgletal, ruter, stoppestedsplacering og -brug mv. Kortlægningen skal bruges til at opnå et overblik over det kollektive trafiktilbud som det ser ud i dag. Som et eksempel mangler der jævnfør "BAT – Strategi- og udviklingsplan" fra 2021 tilsyneladende valide og hyppige trafiktællinger, der kan give et klart billede af den nuværende brug af den kollektive trafik. Denne del af kortlægningen vil også forsøge at skabe et overblik over økonomien, en form for kassegennemgang af det kollektive trafiktilbud.

2.1.2 Mobilitetsbehov og -ønsker hos borgere, erhverv og gæster på Bornholm

Hvilke mobilitetsbehov og -ønsker skal det fremtidige kollektive trafiktilbud opfylde? Dette skal afdækkes for borgere, erhverv og gæster, da alle tre grupper er afhængige af, at have adgang til et trafiksystem, som fungerer og er relevant for dem. Afhængigt af hvilke data der allerede er tilgængelige fra det tidligere strategiarbejde (f.eks. offentlig workshop afholdt 11. februar 2022), skal det fastlægges hvorledes disse mobilitetsbehov og -ønsker bedst afdækkes. Det kunne være interviews, gennemgang af tidligere afdækninger, eller en miniworkshop med strategisk udvalgte personer, dialog med BAT's brugerråd mv. Derudover kan erfaringer fra andre lignende kontekster inddrages.

Afdækningen af mobilitetsbehov og -ønsker bør være systematisk, og inddrage relevante brugergrupper og turformål. Vi foreslår som minimum at brugergrupperne i kortlægningen er:

- Børn og unge
- Familier
- Seniorer
- Turister og andre gæster til Bornholm

De turformål, som bør indgå i kortlægningen er, som minimum:

- Pendling
- Fritidsture
- Erhvervsture

For hver af de ovenfor nævnte brugergrupper skal deres turformål analyseres med fokus på behov, tid, økonomi og barrierer for at vælge at foretage turen med den kollektive trafik. Kortlægningen bør fokusere på at beskrive den forskel, der måtte være mellem det eksisterende kollektive trafiktilbud, og de mobilitetsønsker og -behov som fremkommer fra brugergrupperne.

2.1.3 Grænseflader mellem den kollektive trafik og øens øvrige trafiksystemer

Det kollektive trafiktilbud hænger sammen med Bornholms øvrige trafiksystem. Hvis fremtidens kollektive trafik skal være effektiv, relevant og rentabel bliver denne kobling endnu mere vigtig fremover, og derfor er det nødvendigt at dette servicetjek også kortlægger de sammenhænge, der måtte være i dag, og hvor der er potentiale for endnu stærkere sammenhænge. De trafiksystemer den kollektive trafik skal fungere i samspil med er:

- Hverdags- og fritidscykelinfrastrukturen
- Samkørsel og delebiler
- Infrastruktur til fodgængere og vandregæster
- Færgetrafikken
- Flytrafikken

Trafiksystemet på Bornholm skal ses som et samlet hele, og bør tænkes ind i en netværks- og knudepunktsammenhæng, hvor idéen om 'mobilitet som service' og ikke som infrastruktur bliver en rettesnor for udviklings tiltag og investeringer.

Som en del af kortlægningen af grænsefladerne bør der også ses nærmere på hvem, der kører erhvervskørsel på de bornholmske veje. Det kunne blandt andet være en analyse af rutemønstre fra firmaer som Postnord og GLS. Det skal samtidigt undersøges hvilke eventuelle juridiske og praktiske problemstillinger som ville være forbundet med persontransport foretaget af kurerfirmaer.

2.2 Strategi og løsningskatalog

Kortlægningen tilvejebringer den viden, som fremadrettet skal bruges til at lægge en strategi for, hvordan det kollektive trafiktilbud på Bornholm bliver relevant og rentabelt. Inden kortlægningen er det svært at give bud på hvordan tilbuddet skal se ud, men en strategi vil sikre, at de nødvendige og relevante virkemidler bliver anvendt. Som del af udformningen af strategien etableres et eller flere scenarier for hvordan det kollektive trafiktilbud skal se ud i eksempelvis 2030, og ved hjælp af backcasting lægger der en strategi for, hvordan disse scenarier kan indfries.

Strategien konkretiseres i et løsningskatalog, som indeholder en række konkrete projekter, kampagner eller lignende, der løfter det kollektive trafiktilbud ind i fremtiden. Løsningskataloget vil inkludere forslag, der på kortere sigt umiddelbart kan implementeres, og forslag der på længere sigt skal skabe den nødvendige forandring af det kollektive trafiktilbud, hvis den fortsat skal løse en vigtig opgave for borgere og samfund.

Særligt vigtigt bliver det at definere hvilken rolle Bornholms Regionskommune og BAT spiller i det samlede fremtidige kollektive trafiktilbud på Bornholm. For at sikre den nødvendige sammenhæng mellem transportformerne, etablering af den nødvendige infrastruktur (herunder digitale løsninger, knudepunkter), sikre fokus på "nemt og effektivt" samt sikre fremdrift i de forskellige (men indbyrdes afhængige) løsninger, bliver det vigtigt med en entydig og stærk organisering og forankring.

3. Næste skridt

Vi tror, at den kollektive trafik står over for et radikalt paradigmeskifte. Dette paradigmeskifte, tror vi, vil indeholde at det kollektive trafiksystem kommer til at gå fra et primært rutebaseret system til et primært netværksbaseret system. Et netværk hvor der skabes nye knudepunkter for mobilitet, hvor udbuddet af transport er et mix af cykling, gang, mikromobilitet, offentlige busser, privat samkørsel og persontransport foretaget af erhvervskøretøjer som allerede bruger vejnettet i dag. Hvis det kollektive trafiktilbud skal fremtidssikres skal der skabes mulighed for økonomisk aktivitet for private og erhverv, som støtter op om den kollektive trafik. De subsidier som i dag tilføres bustransporten skal fordeles ud på et bredere tilbud af mobilitetsløsninger. Et kollektivt trafiktilbud vil i fremtiden være markedsbaseret, og skal derfor være økonomisk robust.

Som nævnt flere steder ovenfor har NIRAS ikke det fulde overblik over allerede gennemførte analyser, strategier og handlingsplaner den kollektive trafiktilbud på Bornholm. I Regionskommunens "Strategi for grøn mobilitet" er der mange gode betragtninger om 'mobilitet som service', samkørsel, sammenhængen med den kollektive trafik, knudepunkter osv., og udgangspunktet for at foretage et servicetjek af det kollektive trafiktilbud på Bornholm er stærkt og solidt. Bornholm er, fordi det er en stor ø, med mange beboere og gæster, og flere forskellige samfundscentre unikt positioneret til at udvikle og implementere et gentænkt kollektivt trafiktilbud, til glæde for Bornholm, og til inspiration for andre.