



Gørslev/Vollerslev 23/5 2019.

Høringssvar vedr. analyserapport og busbudget Køge Kommune.

Som følge af budgetforliget for 2019-2022 skal Teknik- og Ejendomsudvalget finde puljebesparelser for i alt 5,8 mio. kr. på budgettet fra 2020 og frem. Der er peget på, at der skal findes besparelser i størrelsesordenen 2-4 mio. kr. på busbudgettet. I den udarbejdede budgetanalyse for Køge Kommunes busdrift forsøges at identificere, hvorledes dette kan effektueres med mindst mulig gene for de nuværende og fremtidige buspassagerer. Sideløbende med de ønskede besparelser, skal en særlig udvikling i busdriften finde sted, idet statslige baneinfrastrukturprojekter opstarter driften, og hvor man i Køge skal optimere busforbindelser til både at kunne betjene den nye Køge Nord Station og også at kunne trække flere passagerer til.

Vi er i den "Kollektive Trafikborgergruppe" blevet bedt om et høringssvar vedrørende mulige besparelser på busdriften. Gruppen ønsker ikke at afgive et samlet svar, da vi hver især naturligt har områdespecifikke og/eller borgergruppeinteresser, som vi forsøger at varetage.

Dette høringssvar vedrører området Køge sydvest i henhold til det geografiske område, som vil berøres af ændringer for buslinje 244.

Bus 244 er en skolebus, der primært er sat i verden for at servicere elever på Skovboskolen. Der er ikke andre busmuligheder for eleverne på grund af skolens geografiske placering og infrastrukturen i området. Busruten er en rundtur, hvor start og slutpunkt er det samme sted. På hverdage har bussen i alt 8 afgang. 1 tidlig morgen, 2 om formiddagen og 5 om eftermiddagen (timedrift). Ruten gør det også muligt for borgere i yderområderne at komme til Bjæverskov (indkøb, læge og tandlæge) og/eller hjem igen. Eller benytte 244 til at komme til bus 260R (mod Køge / Ringsted), eller evt. bus 246 (Borup / Solrød), som korresponderer med togene.

Tællinger af passagertallet viser, at de 2 formiddagsture og de 2 seneste eftermiddagsture ligger meget lavt, hvad passagerantallet angår, hvorfor der i analysen peges på, at da disse "afgange ikke tjener et skolebehov", kan de med fordel nedlægges idet det "vil ramme meget få brugere". Der foreslås som compensation, at Køge Kommune tilmeldes den nye ordning "plustur", hvor man ved søgning på Rejseplanen får mulighed for at bestille flextur i forbindelse med sin rejse.

Dette kan virke ganske rimeligt - økonomisk betragtet - da busdriften er noget dyrere for kommunen end flextrafikordningen. At en flexkursordning af mange betragtes som besværlig, f. eks. fordi der er tidsfrister og tidspunkter, der skal overholdes, for henholdsvis be- og afbestilling, kommenterer vi ikke yderligere her.

Men det rejser nogle spørgsmål:

Nedlæggelse af visse afgang på linje 244 må ramme elever, der skal hjem fra skole/SFO ud på eftermiddagen. Vil en sådan flexitur betyde dyrere befordring for eleverne?

Har man overvejet, hvorledes en sådan ordning med flexitur – hvor praktisk den end kan se ud – kan betyde en ikke uvæsentlig merudgift for de passagerer, der reelt ikke har noget alternativ? Fra vores område kan billetprisen nå op på 49 kr. for en tur til Københavnsområdet (=98 kr. retur) med f. eks rejsekort. Hvis der oveni skal betales yderligere for en flexitur (som forbindelse til bus/tog, max 10km), skal der pt. betales 48 kr. (for både ud og hjem) ... eller hvis kommunen gør alvor af overvejelserne om at hæve grundtaksten: 72 kr. (ud og hjem), altså alt i alt en forøgelse af rejseprisen på mellem 49 og 72 %! Det er en voldsom stigning på billetprisen og det må kalde på en mere lempelig løsning for passagerer i udkanten af kommunen, ligesom det flere gange i Trafikgruppen er blevet nævnt, at flexitur burde kunne indgå som en del af rejsen med det offentlige og at man derfor f.eks. må kunne betale efter takstzoner fuldstændig i forlængelse af al anden offentlig transport. Altså at flexituren blot skal betragtes som en simpel forlængelse af rejsen, fuldt på linje med bus- eller togkørslen.

Vi har forståelse for kommunens udfordringer med på en gang at "tilpasse busdriften til økonomien", optimere busdriften, så mobiliteten øges (busser bringer passagerer til toget), og samtidig gøre tiltag, som kan øge tilgangen af passagerer. Nu særlig i forbindelse med åbningen af Køge Nord.

Men opmærksomheden bør også rettes mod mulige passagerer i yderområderne. Hvad skal der til for at tiltrække passagerer herfra? Næppe forringelser.

Udfordringen for borgere i yderområdet her i Køge Sydvest kan vel beskrives som, at det er en udfordring overhovedet at komme til en bus, der kan bringe en til toget / eller at have økonomi til turen, når valget er mellem at gå/cykle 3, 4 eller 5 km til bussen Eller at betale de 24 / 36 kr. *oveni* rejsen (pr. vej).

Hvis busdriften forringes, vil det være rimeligt og fornuftigt at "opgradere" de relevante bustoppesteder ved at etablere bedre lysforhold samt parkering for cykler, så man kan cykle ned til Køge-Ringsted vejen og parkere sin cykel et forsvarligt og tørt sted. Det vil gælde de stoppesteder, som betjenes af linje 260R og som nu ligger som korrespondancestoppesteder med linje 244.

Sådanne forhold betragtes jo som helt naturlige andre steder.

Og man skal måske heller ikke blot se på antallet af berørte, når der nedlægges /ændres i busdriften, som målestok for hvor meget eller lidt gene, det giver. Man bliver også nødt til at overveje, hvilken type bruger, der rammes: børn som skal hjem fra skole/SFO, studerende på vej til/fra Campus, folk, der skal til/fra arbejde, ældre, gangbesværede, alle har hver deres formål med at benytte busserne, og det bør også indtænkes, for enhver besparelse med indskrænkning i driften til følge vil ramme hårdt alle steder. Så måske skal vi alle "ofre lidt". Som nævnt i Trafikgruppen: Måske er det muligt at hente bare en lille smule på de "store ruter" ved at ændre antallet af afgang i visse tidsrum, uden at det mærkes synderligt – på trods af et stort passagertal?

De senere års forringelser på vore busforbindelser og ringe muligheder for korresponderende bus/tog herude i Køge Sydvest har naturligvis betydet en øgning i antallet

af bilende trafikanter. Det er en trist tendens og i grel modsætning til ønsket om færre biler på vejene, mindre CO₂-udledning samt en sundere form for mobilitet med gang og cykling som måder at nå den nære kollektive trafikforbindelse.

I et forsøg på at bevare sammenhængskraften i kommunen vil det være ønskeligt med en politisk erkendelse af, at ikke alle vore busruter kan være lige omkostningseffektive. Et relevant politisk spørgsmål må være, hvad man vil med busserne, altså hvilken service, de skal yde, hvilken betydning det har for brugerne og om borgerne i kommunen skal opleve nogenlunde fair og lige vilkår.

Vi kan blive bekymrede for, at der i kommunen kan blive områder, hvor man kan føle sig "hægtet af" udviklingen, hvad angår mobilitetsmuligheder, da der jo opleves gentagne forringelser, samtidig med at særlig Køge By – nu med Køge Nord projektet - udvikles.

På vegne af Lokalrådet for Landsbyforeningen Gørslev og Omegn

Gerd Poulsen, Gørslev

Lisbeth Grube, Vollerslev