

Derfor er der naturligvis ikke for tiden planer om at nedlægge eller omdanne DSB-strækninger. De reducerede energiforsyningsmuligheder har således ikke givet anledning til ændring af DSBs syn på problematikken omkring nedlæggelse af banestrækninger, men har kun bestyrket troen på en fremtid for den energibesparende jernbanetrafik.

Spørgsmål 2:

I hvilken udstrækning har man søgt og opnået koordination mellem driften af DSBs forbindelser og den private og (amts)kommunale buskørsel? Hvilke planer har man for at opnå yderligere koordination på området?

Besvarelse:

Udtrykket koordination er ikke helt entydigt. Mere generelt kan oplyses, at DSBs jernbaneforbindelser tilrettelægges med størst mulig hensyntagen til behovet. Tilsvarende gælder DSBs rutebilforbindelser, som desuden koordineres bedst muligt med jernbaneforbindelserne. For DSBs rutebilforbindelser foregår der herudover en koordinering med private omnibusruter i den forstand, at takster afstemmes i fællesrelationer ligesom tilslutninger søges etableret. En vis koordinering i betydningen rationalisering og arbejdsdeling tilstræbes ligeledes, men her sætter naturligvis konkurrencemomentet visse grænser. Når rutebil drift er et erhverv, må en rutebilejer indlægge ture på de tidspunkter, hvor der er mange passagerer også for „at kunne leve“. Tidspunkterne med stærk trafik — først og fremmest morgen og eftermiddag — er fælles for de fleste ruter, DSBs som private. Der vil derved fremkomme strækninger, der er fællesstrækninger for ruter, som er overtrafikerede, men hvor kørslen ikke kan nedskæres, fordi turene er nødvendige på de strækninger, der ikke er fællesstrækninger.

DSB driver omnibusruter i næsten alle egne af landet. Det sker efter samme enkle principper som private rutebilvirksomheder, og driften er totalt set overskudsgivende. Netop problemet overtrafikering har DSB interesseret sig stærkt for. Det kan eksempelvis nævnes, at DSB i 1972 forpagtede den private rute Roskilde-Hedehusene (-Vasby), som forløber langs jernbane og DSB-ruter. Derved opnåedes bedre koordinering med jernbanedriften, flere og billigere rejsemuligheder for beboerne i området, en mere rationel udnyttelse af DSBs eksisterende rutebilapparat og en endnu større nettogevinst til DSB (samfundet), som kan nyttiggøres andetsteds. I 1973 overtog DSB det store private rutebilselskab „De grå Busser“ i Rønde. Selskabets ruter blev sammenarbejdet med DSBs stedlige rutebilnet, hvorved der er opnået et bedre og mere rationelt trafiktilbud uden at belaste nogen offentlig kasse med underskud. Ligeledes i 1973 tog DSB initiativ til en koordinering af trafikken på strækningen Struer-Thisted, hvor der foruden tog og DSB-omnibusrute var talrige private ruter på større eller mindre delstrækninger.

DSBs forslag, som blev gennemført, gik her ud på at overlade betjeningen af visse lokaliteter i banens opland til de private ruter, mens DSB-ruten blev „rettet ud“ til en stationsrute, der supplerer togangen på strækningen. Vi arbejder for tiden med et tilsvarende projekt for strækningen Holstebro-Ringkøbing.

I Odense fik DSB, som driver næsten al rutebiltrafik på Fyn, en henvendelse fra Odense Bytrafik (kommunen) om en ordning, hvorefter byens borgere skulle kunne rejse for bybustakst med DSBs rutebiler inden for Odense storkommune på steder, hvor bybusserne ikke selv kørte. DSB foreslog i stedet en ordning for hele kommunen med fællestakster, fællesbenyttelse af billetter og kort m. m. for alle bybuslinjer og DSB-ruter. Ordningen trådte i kraft i efteråret 1973. Den har været til gavn for borgerne, den har sparet bytrafikken for at køre ud i kommunens yderområder og DSB for den deraf følgende afvandring af passagerer. Mere rationelt mener vi ikke, det kan gøres.