



God og billig offentlig transport til studerende

Introduktion

Et studieliv er for de fleste studerende mere end forelæsninger, læsegrupper, læsesal, etc. De har et aktivt liv ved siden af studierne med organisationsarbejde, studiejob, sport og andre fritidsaktiviteter.

Aarhus har et stort udbud af aktiviteter og kulturelle tilbud, som de studerende er modtagere af. De studerende er derfor også afhængige af et velfungerende og billigt offentligt transportsystem, med transportmidler der kan transportere dem mellem hjem, studie, arbejde og fritidsaktiviteter. Det er Studenterrådets holdning, at den offentlige transport i Aarhus i dag ikke lever tilfredsstillende op til dette behov.

Kollektiv trafik i Aarhus

Den kollektive trafik i Aarhus er i en rivende udvikling med en omlægning af busnettet, etablering af en letbane og nye krav til service af passagererne.

I efteråret 2011 effektuerede Midttrafik, i samarbejde med Aarhus Kommune, en ny ruteplan for de aarhusianske bybusser, der skulle være med til at optimere bustrafikken i midtbyen. Dette medførte, at 25 busruter blev nedlagt til fordel for det nye A-busnet, der skulle sikre flere afgang og kortere afstande mellem stop, langs de store indfaldsveje og rundt om i byen på henholdsvis ringgaden og ringvejenⁱ.

Aarhus Kommune skaber med sin boliggaranti et scenarie, hvor studerende i mange tilfælde placeres i udkanten af byen, med lang rejsetid til universitetet. Samtidig har det nye offentlige transportsystem ikke gjort det nemmere at tage kollektiv trafik fra boliger i byens yderkanter, og der kræves ofte flere skift mellem forskellige busser, inden man når universitetet. Studenterrådet mener, at der skal være bedre direkte forbindelse mellem de store kollegier i udkanten af byen og universitetet. Kører man eksempelvis fra Skjoldhøjkollegiet til Høegh-Guldbergsgade 2, tager det 32 minutter i bus 4A med dertilhørende en kilometers gang fra busstoppested til destination. Dette giver en samlet transporttid på cirka 47 minutter. Alternativet til ovenstående rute er, at man tager to busser og derefter går 200 meter (hhv. 4A og 18 fra klostertorvet)ⁱⁱ. Uanset alternativerne tager det ikke under 40 minutter at komme fra Skjoldhøjkollegiet til Høegh-Guldbergsgade, og dette er ikke medregnet eventuelle forsinkelser grundet trafik eller andre årsager.

De studerendes hverdag er fragmenteret. Nogle dage er lange, andre korte. Samtidig er studerende ofte en stor aktør og medspiller i det kulturelle byliv, både som kulturbrugere og -skabere.

**Studenterrådet
ved Aarhus Universitet**

Fredrik Nielsens Vej 2-4
8000 Aarhus C

Tlf.: 87 15 38 64
kontor@sr.au.dk
sr.au.dk

Det fremgår af Trafikstyrelsens tal, at de studerende er den befolkningsgruppe, der er mest afhængig af offentlig transportⁱⁱⁱ. Da studerendes hverdags- og fritidsaktiviteter ofte er spredt ud over hele døgnet og ugen, opstår der et behov for hyppige afgang og langt bedre og mere offentlig transport i løbet nattetimerne og i weekenderne end det er tilfældet i dag.

I flere af de danske storbyer er man gået over til digitale busstoppesteder. Digitale skærme leverer oplysninger om, hvornår busserne ankommer samt øvrige nyttige trafikale informationer til de rejsende. Dette ser vi i Studenterrådet meget positivt på, og vi mener, at Aarhus Kommune bør følge udviklingen i landets øvrige byer.

Studenterrådet arbejder for,

- at der skal være bedre og direkte forbindelser fra Aarhus udkantsområder til Aarhus Universitet.
- at der skal være timedrift om natten – både i weekenden og i hverdage.
- at busstoppestederne i Aarhus skal være tidssvarende og derfor gøres digitale, så man kan få tidspunktet for næste busafgang oplyst på stedet.

Sikkerhed i trafikken

De studerende er en af de befolkningsgrupper, der cykler og færdes mest som bløde trafikanter^{iv}. Sikkerhed er i denne forbindelse vigtigt, da studerende færdes i trafikken på alle tidspunkter i løbet af dagen, og derfor er en yderst udsat gruppe overfor trafikuheld. I Region Midt er de tre hyppigste uheldsforekomster henholdsvis biluheld, uheld med cyklister og uheld med fodgængere^v.

Således er det nødvendigt, at der etableres sikre cykelstier og fortove i Aarhus og på indfaldsvejene. De steder, hvor uheldsraten er højest, skal der bygges broer, tunneller eller andet. Dette vil både optimere sikkerheden for cyklister og fodgængere samt få trafikken til at glide.

Aarhus Kommune har med projektet 'Aarhus Cykelby' siden 2007 satset på at gøre Aarhus til en såkaldt cykelby. Her er indsatsområderne fremkommelighed, sikkerhed, drift og vedligeholdelse nogle af de fokusområder, som Studenterrådet gerne ser, at kommunen anvender flere ressourcer på^{vi}.

Når det kommer til sikkerhed, ser Studenterrådet ved Aarhus Universitet gerne, at man gør større områder af Aarhus C til 'bløde zoner', hvor private bilister ikke er tilladt i dagstimerne. Desuden bør Aarhus Kommune gøre en større indsats for at få bilister til at stille bilen i udkanten af byen, ved at intensivere og optimere den kollektive trafik i bestemte zoner.

Cykeltveri^{vii} og mangel på muligheder for cykelparkering er et stort problem i tætbefolkede områder. En ny cykel er en stor investering for studerende på SU. Derfor skal parkeringsforholdene for cyklister i Aarhus Midtby optimeres således, at man kan parkere sin cykel hurtigt og sikkert, gerne i form af såkaldte 'cykelhoteller'.

I forbindelse med den offentlige transport skal det yderligere gøres nemmere for cyklister at medbringe sin cykel i busser, tog og den kommende letbane, således at man, som et naturligt og let valg, kan tage cyklen fremfor bilen, når man skal fra yderområderne til Aarhus C.

Studenterrådet arbejder for,

- at Aarhus Kommune laver sikre trafikale forhold for de bløde trafikanter i Aarhus.
- at Aarhus Kommune sikrer bløde zoner i Aarhus midtby, hvor private bilister ikke har adgang i dagtimerne.
- at der oprettes flere sikre muligheder for cykelparkering i Aarhus C.
- at det er muligt og billigt at medbringe cykel i de kollektive transportmidler.

Billetpriser

Prisudviklingen siden 2007 har været med en skyhøj stigning på 42,5% for offentlig transport i Region Midtjylland. Dette er en negativ udvikling for de mange studerende, der anvender den offentlige transport til og fra deres uddannelsessted^{viii}.

Off-Peak-ordningen er et godt initiativ og en god måde at gøre det billigere at bruge offentlig transport for folk, der rejser uregelmæssigt eller ikke tilhører den gruppe af befolkningen, der rejser i myldretiden. Studerende derimod rejser også i myldretiden, hvorfor Off-Peak-ordningen ikke kan ses som et alternativ til en studierabat på den offentlige transport, hverken i Region Midtjylland eller i resten af landet. Man bør derfor arbejde på at implementere klare og gennemskuelige rabatordninger for studerende.

I 2012 tog Aarhus Kommune, Midttrafik og busselskabet Aarhus Sporveje (BAAS) den beslutning at inddrage muligheden for at betale med betalingskort i bybusserne, da der, siden installationen af betalingskort-billetautomaterne, havde været adskillige tekniske problemer. Studenterrådet ved Aarhus Universitet mener, at Aarhus Kommune bør installere velfungerende betalingskort-billetautomater i de aarhusianske bybusser. I flere af de større byer i Danmark er det muligt at betale med sin Smartphone. Dette bør også være en mulighed i de århusianske bybusser.

I nogle af de større danske byer har man kørt forsøgsordninger med gratis busser for at få flere til at køre med bussen samt for at sikre, at de svagest bemidlede har mulighed for at blive transporteret til uddannelsesinstitutioner m.v. Ordningerne har vist sig at være en kæmpe succes, og i Odense har man blandt andet valgt at forlænge ordningen med gratis busser (Citybussen). I region Syddanmark har man oprettet en uddannelsesbus, der transporterer studerende til og fra deres uddannelsesinstitutioner. Det er et projekt i samarbejde med regionen og uddannelsesinstitutionerne, der skal sikre, at de studerende ikke falder fra uddannelserne.

I Studenterrådet er vi af den opfattelse, at studerende har brug for billig og gerne gratis offentlig transport, således at transport ikke bliver en barriere i forhold til gennemførelsen af en uddannelse. Vi er yderligere af den opfattelse, at gratis transport generelt vil være gavnligt for Aarhus som

studieby. Det overbelastede vejnet i Aarhus gør bustransporten uforudsigelig, og cykelister ekstra udsatte i store dele af døgnet. Generelt billigere og gerne gratis offentlig transport vil utvivlsomt lette trykket i især myldretiden og gøre transport med cykel mere sikker og bustransporten mere forudsigelig^{ixx}.

Studenterrådet arbejder for,

- at der skal laves en gennemskuelig rabatordning for studerende, der kører med offentlig transport.
- at velfungerende betalingskort-billetautomater installeres i busserne, samt at der sikres en mere effektiv billettering vha. billet- eller betalingsapplikationer til Smartphones.
- at offentlig transport på sigt bliver gratis i Aarhus.

Kollektiv trafik i regionen

Da mange studerende i studiestartsperioden har svært ved at finde bolig i Aarhus og omegn, søger flere studerende til de omkringliggende byer, såsom Hinnerup, Skanderborg m.v., hvorfra der går tog til Aarhus. Det er Studenterrådets holdning, at studerende skal bo, hvor de har lyst og finder sig bedst tilpas. Studenterrådet er i forlængelse heraf af den opfattelse, at studerende føler sig bedst tilpas i nærheden af deres uddannelsessted og deres medstuderende i et fagligt og socialt stimulerende miljø.

Derfor bør Aarhus Kommune tilstræbe ikke at lokalisere studieboliger mere end 40 minutter (med offentlig transport) fra Aarhus Universitet og Midttrafik skal sikre, at der afgår hyppige afgang på tværs af hele regionen.

Studenterrådet arbejder for,

- at der skal være bedre og direkte forbindelser fra Aarhus udkantsområder til Aarhus Universitet.
- at der skal være timedrift om natten – både i weekenden og i hverdage.
- at busstoppestederne i Aarhus skal være tidssvarende og derfor gøres digitale, så man kan få tidspunktet for næste busafgang oplyst på stedet.
- at Aarhus Kommune laver sikre trafikale forhold for de bløde trafikanter i Aarhus.
- at Aarhus Kommune sikrer bløde zoner i Aarhus midtby, hvor private bilister ikke har adgang i dagtimerne.
- at der oprettes flere sikre muligheder for cykelparkering i Aarhus C.
- at det er muligt og billigt at medbringe cykel i de kollektive transportmidler i Aarhus.
- at der skal laves en gennemskuelig rabatordning for studerende, der kører med offentlig transport.
- at velfungerende betalingskort-billetautomater installeres i busserne, samt at der sikres en mere effektiv billettering vha. billet- eller betalingsapplikationer til Smartphones.

- at offentlig transport på sigt bliver gratis i Aarhus.
- at det skal være muligt for studerende at bosætte sig 40 minutter eller mindre fra Aarhus Universitet

ⁱ www.midttrafik.dk - Nyt busnet 2011.

ⁱⁱ www.rejseplan.dk

ⁱⁱⁱ Trafikstyrelsen (2010) "Med tog, bus og færge"

^{iv} DSF's transportnotat 2013 - Trafikstyrelsen (2010) "Med tog, bus og færge".

^v Vejdirektoratets regionale ulykkestal for Østjylland: http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statistik/ulykkestal/d%C3%B8dsulykkesstatistik/Documents/Regionale%20tal%202011.pdf

^{vi} Aarhus kommune:

http://www.aarhuscykelby.dk/upload/Documents/Cykelhandlingsplan_aarhus.pdf

<http://www.aarhuscykelby.dk/> <http://www.aarhus.dk/da/omkommunen/organisation/teknik-og-miljoe/Ledelsessekretariatet/Aarhus-Cykelby.aspx>

^{vii} Det kriminalpræventive råd: <http://www.dkr.dk/cykelttyveri-0>

^{viii} Trafikstyrelsen (2012) "Rapportering om udviklingen i den offentlige transportsektor – marts 2012"

^{ix} <http://www.odense.dk/presse/pressemeddelelser/pressemeddelelser%202012/koer%20med%20citybus-sen%20hver%20dag%20frem%20til%20jul>

^x <http://www.regionsyddanmark.dk/wm427918>