

Til Altinget.

## Hvem tænker på bussen?

**Af Gruppeformand Jan Villadsen, 3F og Branchedirektør Michael Svane, DI Transport**

Ca. 1 mio. danskere tager hver dag bussen til arbejde eller uddannelse. Busser binder landsbyer sammen med stationer, stationer sammen med erhvervsområder og skoler sammen med boligområder. Alligevel lever busserne et stille liv. Så stille, at bustrafikken relativt ubemærket er reduceret med ca. 8 pct. i en periode, hvor danskerne ellers har skruet op for mobiliteten og rejser ca. 7 pct. mere end tidligere.

Der er mange forhold, som påvirker denne udvikling. En ny analyse udarbejdet af COWI for Dansk Industri og 3F dykker ned i ét af dem. Analysen ser på, hvad det betyder for den bustrafik vi kender, når der planlægges letbane, metro og højklassede busforbindelser (BRT). Gennem interviews med 17 nøglepersoner har COWI undersøgt beslutningsprocesser, erfaringer og læringspunkter i danske, svenske og norske cases.

I Aarhus er letbanen blevet en del af bybilledet, og der er politiske overvejelser om flere letbaneforbindelser. I Odense forventer borgmesteren, at de første passagerer kan benytte byens nye letbane i 2020, mens Aalborg er ved at gøre klar til en BRT forbindelse. Hovedstandens omegnskommuner sætter snart gang i byggeriet af en letbane i Ring 3, og næste år klippes snoren til en ny metrocityring i København. Alt imens overvejer politikerne, hvor der skal findes penge til nye metrolinjer og letbaneforbindelser.

### Reduktioner i busdriften

Vi har en vision om, at vi får mere attraktiv kollektiv trafik. Men også at vi lærer af vores erfaringer. Ofte tager visionerne om nye letbaner, metro og BRT forbindelser udgangspunkt i, at driftsbesparelserne i det eksisterende busnet kan opveje de driftsudgifter, som følger med en ny højklasset løsning. Det er bare ikke tilfældet. De højklassede løsninger, som bygges for at transportere flere passagerer, er ofte dyrere i drift end de traditionelle busser.

Det er naturligt at en ny metro, letbane eller BRT erstatter den hidtidige buskørsel på samme strækning. Men gennemgangen af de danske eksempler viser, at der også sker reduktioner i busdriften i områder, som ikke umiddelbart har fordele ved den nye højklassede løsning. Det har vi blandt andet set i forbindelse med etableringen af letbanen i Aarhus, hvor Region Midtjylland har beskåret busruter rundt om i hele regionen for blandt andet at kunne finansiere udgifter til letbanen.

Vi vil gerne slå et slag for, at man tidligt i beslutningsprocesserne sikrer et økonomisk realistisk råderum til at kunne indfri ambitionerne for udvikling af højklassede løsninger, men også til at sikre at den øvrige kollektive trafik ikke svækkes, men styrkes. Det er også værd at se på, om de nuværende økonomiske modeller skal videreudvikles, så de bedre beskriver effekterne ved en forbedret kollektiv infrastruktur og favner udfordringerne i anlægsperioden. Etableringen af letbanen i Odense har haft store konsekvenser for passagererne, som har kvitteret med at fravælge bussen. Det betyder, at forventningerne om passagervækst bliver meget svære at realisere inden for tidsperioden.

### Fokus på knudepunkter

Med de nye metro- og letbanestrækninger bygges der mange nye stationer, men for passagererne er stationerne hverken det sted de påbegynder deres rejse eller afslutter den. For langt de fleste følger der enten en gåtur, cykeltur eller busrejse i den anden ende, og stationerne bliver et trafikalt knudepunkt. Men husker vi det, når stationerne indrettes?

Analysen fra COWI konkluderer, at det ikke altid er tilfældet. I Odense er der gjort en stor indsats for at få knudepunkterne omkring f.eks. Odense Banegård og sygehuset til at fungere, men på flere af de øvrige knudepunkter er sammenhængen mellem busser og letbane ikke optimal. I forbindelse med letbanen i Ring 3 er der overhængende risiko for at samme fejl begås, og dermed stor risiko for at letbanen ikke blive så attraktiv som man kunne håbe.

Ansvar for indretningen af knudepunkterne er ofte delt mellem et anlægsselskab, et trafikselskab og den pågældende kommune. Koordinering sker først sent i planlægningsforløbet, og der er eksempler på trafikale knudepunkter, hvor skiftemuligheder mellem transportformerne ikke er synlige, hvor skifteveje er unødvendigt lange, hvor skiltningen er utilstrækkelig, og hvor knudepunktet i det hele taget ikke er indrettet optimalt.

Det er vanskeligt og relativt dyrere efterfølgende at finde ekstra ressourcer til at reparere på fejlagtig planlægning. Hver gang en rejse kræver et skift f.eks. mellem bus-tog eller bus-bus, bliver det besværligt for passagererne, og vi risikerer, at de vælger den kollektive trafik fra næste gang. DI offentliggjorde sidste år en analyse som viste, at hvis 10% af passagererne valgte den kollektive trafik fra og tog bilen i stedet, ville det koste 756 mio. kr. årlig. Vi kan hverken byde passagererne eller de offentlige pengekasser, at de nye højklassede løsninger ikke sikrer optimale skiftefaciliteter og trafikknudepunkter.

Busserne er ofte det oversete stedbarn, når drømme og visioner om moderne byer med højklasset kollektiv trafik skal føres ud i livet. Men busserne binder steder og transportformer sammen, og skal derfor have en helt anden status og anerkendelse både rent økonomisk, og når der planlægges nye højklassede kollektive trafikløsninger.