

Transportminister Lars Barfoed

NOTAT

Trafikselskaberne i Danmark

9. januar 2009

Bussen i trafikinvesteringsplanen

Kære Lars Barfoed

Siden regeringens plan for fremtidige investeringer i den trafikale infrastruktur blev offentliggjort, har der i debatten været sagt og skrevet meget om bussens rolle eller mangel på samme. Det er også mit klare indtryk, at der har været en skønsom sammenblanding af tiltag, der udløser driftsudgifter og så de egentlige investeringsprojekter. Vi er formentlig enige om, at eventuelle problemer, som knytter sig til manglende driftsmidler i kommuner og regioner ikke skal klares gennem en investeringsplan for infrastrukturen. Men samtidig mener vi i Trafikselskaberne i Danmark også, at investeringer i den del af den kollektive trafik, som busserne står for, vil være medvirkende til at styrke hele den kollektive trafiks konkurrenceevne, og vi er glade for, at statsministeren i sin nytårstale netop havde busserne med i planerne for de kommende års massive offentlige investeringer.

Bussen spiller en central rolle i mange danskeres dagligdag. 2 ud af 3 passagerer i den kollektive trafik rejser med bus og kun 1/3 med tog. På Københavns største buslinje er der årligt næsten 20 mio. påstigere, hvilket svarer til passagertallet på Kystbanen og Kastrupbanen tilsammen. Tilsvarende står bybusserne i de større provinsbyer Århus, Aalborg og Odense for en væsentlig del af den daglige kollektive persontransport. Ud fra dine indlæg i dagspressen fornemmer jeg da heller ikke, at du er uenig i, at bussen i betydelig grad medvirker til at reducere trængsel og miljøpåvirkning fra transportsektoren såvel på landet som i byerne.

Med afsæt i de "forvirrende" udmeldinger om drifts- contra investeringsmidler, vil jeg gerne benytte lejligheden til at pege på nogle konkrete investeringsmuligheder i den kollektive bustrafik, som kunne omfattes af en statslig investeringsplan.

Terminaler

Investeringsplanen peger allerede på en bedre sammenhæng i den kollektive trafik, som et meget vigtigt tiltag for at styrke attraktiviteten. Det er jeg meget enig i, og jeg vil gerne pege på det arbejde om kortlægning og ideer til terminalforbedringer, som er gennemført for Østdanmark i et samarbejde mellem Trafikstyrelsen, DSB, BaneDanmark og Movia. Der er ingen tvivl om, at en statslig pulje til medfinansiering af terminalforbedringer vil revitalisere dette arbejde og betyde et tiltrængt løft til mange forsømte knudepunkter. Det tidligere terminalsamarbejde i Østdanmark er desværre gået næsten fuldstændigt i stå, så det glæder mig, at planen peger på vigtigheden af dette arbejde. I arbejdet bør og så indgå en tilsvarende kortlægning af terminaler i Vestdanmark.

Fremkommelighed

Det mest nyttige tiltag i den kollektive busstrafik er investeringer i forbedret fremkommelighed. Fra kundeundersøgelser ved vi, at pålidelighed og rejsehastighed er de to vigtigste parametre, når man skal vælge kollektiv trafik – det gælder både for bus og tog. Investeringer i strækningssombygninger, busbaner, signalanlæg og udstyr i køretøjerne kan være med til at få bussen hurtigere frem i trafikken og dermed gøre det mere attraktivt at benytte bussen. Det øger passagerindtægterne og reducerer tilmed driftsudgifterne. Men investeringerne kan være ganske betydelige for at skabe grundlaget for bedre fremkommelighed. Investeringsplanen foreslår støttemidler til etablering af cykelstier i byerne, på samme vis kunne der afses midler til busfremkommelighedsprojekter. Selvom fremkommelighedsprojekter kan være lønsomme, har ikke alle kommuner midler til de investeringer, det kræver at "høste" gevinsterne. Fremkommelighedsprojekter kan i øvrigt ofte samtænkes med trafiksikkerhedsprojekter og en nylig undersøgelse fra DTU viser netop, at bussen er det sikreste vejtransportmiddel.

ITS (Intelligente Transport Systemer)

Den kollektive busstrafik er langt fremme med anvendelsen af ITS løsninger. En del busser er i dag udstyret med computer, GPS og muligheden for at sende og modtage data. Det giver mulighed for realtidsinformation til kunderne, både i bussen og ved stoppestedet/stationen, information om næste stoppested, prognose for ankomsttid til destination, styring af signalanlæg (grønt lys), internet i bussen, aktiv trafikstyring og styring af korrespondancer til andre busser eller tog. Alt dette findes allerede etableret i større eller mindre grad, da det er med til at styrke den kollektive trafiks pålidelighed, sammenhæng og image. Problemet er i dag mest den manglende udbredelse af ITS, som langt fra findes i alle busser og områder. Investeringsplanen kunne afsætte midler til yderligere ud-

bredelse af ITS, og specielt til forbedrede korrespondancer mellem bus og tog, så driftsuregelmæssigheder bedre kan håndteres.

Trafikinformation

ITS er også en vigtig ingrediens i at kunne levere opdateret og relevant trafikinformation til de rejsende i den kollektive trafik. Information er både relevant før og under rejsen. Rejseplanen klarer den første del og er et rigtigt godt eksempel på et succesfuldt samarbejde mellem trafikselskaberne (både kommunale, regionale og statslige). Trafikinformation ved normal drift savner udbredelse, så flere kan få glæde af realtidsinformation i bussen og ved stoppestederne. Den største udfordring er dog information ved driftsforstyrrelser, hvilket i øvrigt er et generelt problem i de europæiske trafikselskaber. Problemet forstærkes af, at der er mange aktører, som hver især skal informere om deres trafik, men kunden skelner ikke mellem disse, men har alene et rejsebehov fra A til B. Der ligger her en meget stor udfordring, som kunne blive det næste fælles succesprojekt i forlængelse af rejseplanen.

Letbane og højklassede busløsninger

Investeringsplanen påpeger, at en letbane i Århus vil betyde en kvalitetsforbedring i Århus og sikre betjeningen af områder med store arbejdspladser. Jeg er meget enig i, at det er et vigtigt projekt for den kollektive trafik i Østjylland og et væsentligt supplement til buskørslen i og omkring Århus. Hvis letbanen skal gennemføres kræver det, at staten er med til at finansiere projektet.

Investeringsplanen peger på en højklasset busløsning i Ring 3. En sådan busløsning bør være første fase frem mod en egentlig letbane for at komme hurtigt i gang med at løse trængselsproblemerne. Jeg er således meget enig i, at bussens kvaliteter i form af kort og billig anlægsperiode er overset i denne og andre sammenhænge. Der findes flere bystrækninger - også i de større provinsbyer - hvor en sådan løsning er oplagt og hvor endemålet er højklassede kollektive trafikløsninger som letbaner. Det har man allerede opdaget i udenlandske byer som Rouen, Amsterdam, Jönköping og Utrecht. Kvaliteten er mange steder på højde med letbaneløsninger, hvis man anvender de samme standarder for belægninger og stoppesteder.

Direkte busser

Infrastrukturkommissionen pegede på den stigende trængsel på motorvejene som én af de største udfordringer. Etablering af nye baneforbindelser – bl.a. København til Ringsted – er en nødvendig investering for at styrke den kollektive trafiks markedsandele. Problemet er overvejende, at anlægsperioden for baneløsninger er meget lang (ca. 10 år), og at problemerne i den mellemliggende

periode bare vokser. Movia har derfor i et tidligere notat til Folketingets trafikudvalg foreslået etablering af et net af såkaldt Direkte busser, som indtil baneudbygning er gennemført skal give borgerne et kollektivt tilbud og opbygge/fastholde et marked for en kommende togforbindelse. Direkte busser er turistbusklasse med internet, pladsgaranti, trafikinformation m.m. Nettet kører hele dagen og har fælles billetsystem med togene. For at sikre et attraktiv rejsetid er det foreslået at lade busserne køre i nødsporene på strækninger med kø, hvilket også er relevant for dele af det jyske X-bus net. Movia har foreslået, at Staten er fødselshjælper for et sådant projekt, gennem finansiering af et 3-årigt pilotprojekt startende med to linjer. Der tænkes på en underskudsgaranti på 50 mio. kr. over de 3 år og anlægsudgifter til udbygning af nødspor og P&R anlæg.

Miljø

Forbedring af miljøet er et bærende element i investeringsplanen. Busser har gennem mange år været i front på miljøområdet. I de større byer er udslippet af de lokalt skadelige stoffer reduceret meget markant gennem konsekvent høje krav til motorteknologien. Fokus er nu også på CO₂, hvilket stiller nogle andre krav til teknologien, som f.eks. letvægtsbusser eller helt andre brændselstyper. Staten har ved tidligere lejligheder tilskyndet til en bestemt udvikling af busflåden, det gælder f.eks. tilskud til handicapvenlige lavgulvsbusser. Investeringsplanen kunne gøre det samme for at indfase ny – og i starten formentlig dyrere – teknologi, som også kunne styrke dansk erhvervslivs muligheder for at udvikle og afprøve miljøvenlige teknologier.

Jeg er naturligvis klar over, at de ovenfor nævnte forslag og muligheder er beskrevet på et meget generelt niveau. Men jeg synes det har været vigtigt, i første omgang at pege på de områder og muligheder, der findes for at denne del af den kollektive trafik også kan bidrage til at øge mobilitet og sammenhæng og styrke miljøet. En del af de nævnte tiltag ville kunne etableres frem mod FN's klimakonference i København og kunne tjene som showcases eller direkte anvendes af konferencens deltagere.

Som nævnt er forslagene ikke detaljeret beskrevet, men hvis der er emner, som er specielt interessante i de videre forhandlinger om investeringsplanen, vil vi meget gerne udarbejde mere detaljerede oplæg, ligesom vi generelt står til rådighed for spørgsmål, kommentarer og lignende. Der er heller ikke gennemført egentlige økonomiske konsekvensberegninger, men en del af de nævnte investeringsmuligheder kunne have karakter af puljer, hvor kommunerne kan søge (med-)finansiering.

Jeg håber ovenstående – trods alt – har givet et overblik over investeringsobjekter i bustrafikken, som kan være med til at styrke investeringsplanen.

Venlig hilsen

Thomas Kastrup-Larsen

Formand for Trafikselskaberne i Danmark