

# **Kollektiv transport er en forudsætning for sammenhængskraft i hele Danmark**

*Af Steffen Damsgaard, formand for Landdistrikternes Fællesråd og Tim Vermund, formand for Trafikselskaberne i Danmark*

Kollektiv transport er ikke blot et spørgsmål om at komme fra A til B, men en grundlæggende forudsætning for uddannelse, arbejdspladser, vækst, velfærd og sammenhængskraft i hele landet. Når den kollektive transport forringes, mister lokalsamfund deres livsnerve.

Derfor står Danmark nu ved en skillevej. Skal vi stræbe efter igen at få et land i geografisk balance, hvor det er muligt at bo, leve, arbejde og uddanne sig, på tværs af generationer, uden for de største byer, så kræver det politisk mod og prioritering.

Det indebærer ikke mindst et markant løft af den kollektive transport, en modernisering af rammevilkårene for trafikselskaberne samt målrettede initiativer, der gør det attraktivt at benytte den.

## **Investeringer i kollektiv transport er investeringer i Danmark**

De seneste års udvikling med først covid-19 og en efterfølgende indsats for at få passagerne tilbage i den kollektive transport, efterfulgt af voldsomme stigninger i brændstofpriserne efter invasionen af Ukraine, som kommuner og regioner ikke blev kompenseret for, har skabt et tydeligt mønster hos økonomisk hårdt pressede landdistriktskommuner. Ruter nedlægges, afgangene reduceres, og tilgængeligheden svækkes. Det rammer borgere, virksomheder og uddannelsesmuligheder, særligt i landdistrikterne. Derfor er der behov for en langsigtet og bæredygtig finansiering, hvis vi skal sikre et sammenhængende transportsystem.

Det handler ikke kun om flere busser og tog, selvom det er en forudsætning for langt det meste hverdagsmobilitet, men det handler også om fleksible mobilitetstilbud som fx flextrafik, samkørsel og fleksible busser som telebus og bus på bestilling, der sørger for bedre sammenhæng mellem forskellige transportformer og en reel mulighed for at benytte kollektiv transport, også uden for de større byer.

Det handler især om at investere i de unge, så de kan komme til uddannelse og i praktik, også i landområderne. Det nuværende ungdomskort er bøvlet, det opererer med geografiske grænser tilbage fra amterne og det gælder ikke unge i lønnet praktik. Det kan og skal vi gøre bedre for de børn og unge som ikke har ret mange alternative muligheder for mobilitet. Vi må heller ikke glemme de ældre, som også er afhængige af velfungerende transport i hverdagen, især når bilen ikke længere er muligt, for at kunne forblive en aktiv del af lokalsamfundet og komme frem til læge, indkøb, besøge venner og familie og andre af hverdagens gøremål.

## **Opgør med forældede regler**

Skal trafikselskaberne fortsat kunne levere en effektiv, grøn og sammenhængende kollektiv transport til gavn for borgerne i landdistrikterne, kræver det en modernisering af den forældede trafikselskabslov, som spænder ben for innovation og nye løsninger.

Det kræver også mulighed for at planlægge med en længere tidshorisont end ét år, så det kan undgås, at uforudsete udgifter, som f.eks. stigende brændstofpriser, fører til serviceforringelser og ekstraregninger til kommuner og regioner. Kort sagt er der brug for forudsigelighed, fordi kortsigtede besparelser risikerer at føre til langsigtede tab, både økonomisk og samfundsmæssigt.

## **Et fælles ansvar**

Kollektiv transport kan ikke nedprioriteres uden konsekvenser. Det er en samfundsinvestering, der binder Danmark sammen.

Hvis vi vil et Danmark i geografisk balance, kræver det handling nu. Vi opfordrer derfor det nye folketing og den kommende regering til at sætte en klar retning, som indebærer øgede investeringer, bedre rammevilkår og økonomi til regioner og kommuner til kollektiv transport og mobilitet, og stærkere incitament for borgerne, til at bruge den kollektive transport. Det bør indgå i regeringsgrundlaget som et af elementerne i en 2035-plan for et Danmark i geografisk balance.

Det er ikke kun en transportpolitisk prioritet, men en investering i hele Danmarks fremtid.