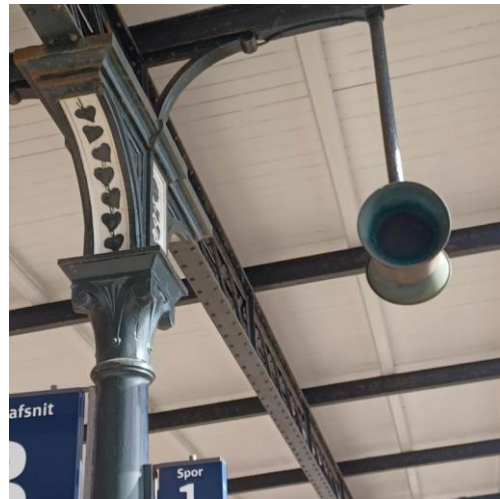


August 2024

NETVÆRKET FOR BÆREDYGTIG TRANSPORT

**RAPPORT OM KOLLEKTIV MOBILITET SOM ALTERNATIV TIL DET AF
TRANSPORTMINISTER THOMAS DANIELSEN NEDSATTE
EKSPERTUDVALG FOR KOLLEKTIV MOBILITET**



Rapporten er udarbejdet af Johan Nielsen, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen i samarbejde Netværket for Bæredygtig Transport og med tilslutning fra Klimabevægelsen, Rådet for Bæredygtig Trafik, NOAH trafik, Jyder mod overflødige motorveje, Bedsteforældrenes Klimaaktion og Letbaner.dk.

Rapporten bliver præsenteret ved Trafikdage d. 20. august 2024 i Aalborg.

Netværket har taget udgangspunkt i det samme kommissorium, som er pålagt ekspertudvalget, med to undtagelser: for det første et indledende afsnit om trafikmodellering og transportens klimabelastning, vigtige problematikker, som ikke håndteres af ekspertudvalget. For det andet kravet om udgiftsneutralitet, idet vi er af den klare overbevisning, at en forbedret kollektivt tilbud til borgerne nødvendigvis kræver specielt en forøget statslig finansiel velvilje, både hvad angår investeringer og drift.

1 INDHOLD

2	Resumé på dansk	3
3	Summary in English	7
4	Forslag til ændret prioritering i trafikplanlægningen	13
5	Forslag til ændret organisationsstruktur og planlægning.....	19
5.1	Det nationale niveau.....	20
5.2	Det regionale niveau	22
5.3	Det kommunale niveau.....	28
6	Forslag om forbedring af den kollektive trafik i landdistrikter og mindre bysamfund	29
7	Forslag til løft af bæredygtig kollektiv transport/mobilitet i de større byer	46
8	Forslag til ændret takststruktur i den kollektive trafik.....	57

Anvendte kilder:

Netværket har i sin arbejdsproces anvendt en række kilder i form tilgængelige rapporter fra regioner, organisationer og individuelle bidrag, samt tillige indhentet forslag til forbedring af den kollektive transport fra en række trafikforskere, forvaltningsfolk på transportområdet og organisationer med transportindsigt.

2 RESUMÉ PÅ DANSK

I det følgende bringes i kondenseret form anbefalinger, der er relateret til hvert enkelt af de fem temabidrag i vores rapport.

Trafikmodellering og dens konsekvenser for kollektiv trafik og klimabelastning

Forslag til ændret prioritering i trafikplanlægningen:

1) Et farvel til den fremherskende trafikplanlægning baseret på fortsat vækst i biltrafikken med vedtagelse af en tilsyneladende uendelig udvidelse af motorvejsnettet, som medfører, at biltrafikken stiger kraftigt og at den øgede kapacitet hurtigt bliver fyldt op med nye bilture. Trafikplanlægningen bør i stedet tage udgangspunkt i en politisk vedtaget bæredygtig mobilitetsplan med udbygning af den kollektive transport og cykeltrafik. Og transportpolitikken bør udformes, så den matcher denne prioritering.

2) En mobilitetsplan baseret på en målsætning for bæredygtig udbygning af den kollektiv trafik og hensynet til livable cities (byer der er behagelige at være i) og med kvantitative mål for stigning i den bæredygtige trafiks andel af den samlede trafik

3) Kommissoriet for ”Ekspertudvalg om kollektiv trafik i Hele Danmark” er for snævert til at belyse trafikens samlede udfordringer. Kommissoriet har et ensidigt fokus på bustrafik og udgiftsneutralitet i den kollektiv trafik i en tid med øgede omkostninger og prisstigninger i den kollektive trafik uden at man vurderer overflytningspotentialet fra biltrafikken. Det medfører, at løsningerne fra Ekspertudvalget ikke vil kunne give adækvate svar på trafikens udfordringer. Den motoriserede, vejbaserede trafiks store andel af klimapåvirkningen understreger yderligere behovet for en samlet bæredygtig trafikplanlægning.

Organisationsstruktur og planlægning

Den danske transport er plaget af manglende samlet planlægning. Det gælder på alle administrative niveauer, fra nationalt plan, over regioner til det kommunale niveau. Alle transportformer skal indtænkes på de forskellige niveauer, så resultatet bliver et transporttilbud, hvor de forskellige transportformer integreres/ hænger sammen for alle samfundsgrupper med eller uden bilejerskab. Den kollektive transport skal være et attraktivt og klimatilpasset tilbud inden for et integreret transportsystem.

Det nationale niveau

1. Oprettelse af et nationalt trafikråd som planmyndighed og udarbejdelse og vedtagelse i Folketinget af national mobilitetsplan på transportområdet i et 10-års perspektiv med løbende justering og med jernbanen som trafiksystemet ryggrad
2. Samling af udbydere af den kollektive jernbanetrafik på det nationale niveau i én paraplyorganisation, som har til hovedopgave at udforme og indstille én køreplan for det

overordnede jernbanenet til det nationale trafikråd, idet de regionale trafikråd udarbejder detaljerede planer for den lokale jernbanetrafik

3. Justering af adskillelsen af infrastrukturforvaltning og jernbanedrift
4. Togfonden i form af timemodellen genoplives

Det regionale niveau

5. Etablering af særskilte overordnede planmyndigheder for transport for hele Sjælland, for Fyn og regioner i Jylland
6. De regionale mobilitetsplaner skal udarbejdes i samarbejde med kommuner og trafikselskaber og via inddragelse af virksomheder, uddannelsesinstitutioner og passagerråd.
7. Trafikselskaberne (tog, bus og metro) inden for den enkelte region sammenlægges. De regionale trafikselskaber udarbejder køreplaner for de regionale tog- og busruter
8. Etablering af mobilitetsknudepunkter skal styrke tilbringerfunktionen i de mindre befolkede områder i relation til hovednettet i det kollektive trafiksystem
9. Prioritering af sammenhæng og gode skiftemuligheder
10. Økonomiske midler overføres fra staten til regionerne for at sikre økonomien i de regionale trafikselskaber således, at den tværkommunale transport tilgodeses

Det kommunale niveau

11. Kommunens væsentligste rolle er at finde løsninger på tilbringertrafikken til stationer og trafikknudepunkter, hvorfra transporten kan fortsætte med højklasset kollektiv transport
12. Der oprettes lokale trafikknudepunkter/opsamlingssteder i de mindre byer og på trafikstrækninger for at lette tilbringertrafikken.
13. Denne skal være indeholdt i og kunne søges i rejseplanen.dk
14. Passagerindflydelsen skal styrkes via inddragelse af passagerråd og genetablering af Passagerpuls
15. Der overføres penge til kommunerne til at sikre den lokale bustrafik via regionerne

Forslag om forbedring af den kollektive trafik i landdistrikter og mindre bysamfund

1. Øg investeringerne i den kollektive trafiks infrastruktur
2. Øg driftsbevillingerne til kollektive transportformer. Støtten skal kanaliseres gennem kommuner og regioner. Formålet er at opgradere den kollektive transport og gøre den mere attraktiv
3. Fokus på kollektiv trafik-brugernes samlede rejse (jobpendling, skole, uddannelsessted, fritid m.m.) med henblik på at reducere antallet af skift og nedbringe ventetid
4. Der skal stilles skarpt på at forbedre koordineringen mellem bus og tog
5. Gennemfør en takstreform i den kollektive transport med henblik på at gøre det billigere at benytte de kollektive transportmidler

6. Fremme og udbrede Parkér & Rejs-løsninger, så folk, der bor langt fra stationerne, stadig kan drage fordel af den kollektive transport
7. Cykling skal fremmes og understøttes i landdistrikter og udkantsområder, f.eks. via udbygning af cykelstierne og ved at gøre det nemmere at få sin cykel med (lokal)tog og busser. Udbredelsen af elcykler betyder, at cyklen kan bruges over længere afstande
8. Overvej en proces, der kan munde ud i vedtagelse af nye jernbanestrækninger med lokal og regional betydning (supplement til Infrastrukturforliget fra 2021) og overvej genåbning af visse nedlagte jernbanestrækninger
9. Rygraden i det kollektive transportsystem (primært jernbanerne) kan suppleres med nye mobilitetsløsninger, nye mobilitetsknudepunkter, samkørselsordninger, som der kan ydes offentligt tilskud til, flextilbud, park & rejs, plustur, Mobility as a Service-ordninger (MaaS), digitalt understøttede delebilsordninger m.m. Men de udgør kun et supplement, som skal gennemtænkes og detaljeres inden implementering
10. Etablering af knudepunkter og hubs som omdrejningspunkter for mobilitet med forskellige transportformer i landdistrikterne. Fx også for koblingen mellem kollektiv trafik og samkørsel. Nyetablering og opgradering/modernisering af bestående knudepunkter
11. Mere fokus på tilbringertrafik, så man kan komme fra dør til dør. Det kan ske med en bred vifte af transportmidler: delecycler, samkørsel, delebiler mv. Man bør se alle disse former, som værende en del af den kollektive trafik, som ét samlet system med én billet – uanset hvordan man transporterer sig fra start til slut.
12. Informationsformidlingen med fokus på uregelmæssigheder og driftsforstyrrelser skal optimeres
13. Iværksæt analyse af stationer/standsningsteder med henblik på etablering af nye standsningsteder og eventuel lukning af ringe benyttede standsningsteder
14. Modernisering og opdatering af faciliteterne på stationer på jernbanerne (venterum, toiletforhold, åbning mod lokalsamfundet med aktive mødesteder for borgerne)
15. Igangsæt en proces med initiativer sigtende mod at forvandle busskure og stoppesteder til beskyttede opholdssteder for de ventende passagerer
16. Mere fokus på og gennemførelse af studier af samspillet mellem byudvikling og infrastruktur i landdistrikter og yderområder
17. Kommunikations offensiv bl.a. i form af kampagner, der kan klargøre bredt over for offentligheden, hvorfor det giver mening at benytte tog eller bus, og at folk aftaler at køre sammen i biler (samkørsel)
18. Tilvejebring garantier for kollektiv mobilitet. Den kollektive trafik skal være lettilgængelig, og der skal fastsættes et minimum af daglige mobilitetsmuligheder for borgerne i de danske regioner (på hverdage). Tidsforbruget i forbindelse med ture med kollektiv transport skal nedbringes. Der skal endvidere opsættes konkrete kvantitative mål for øgningen af antallet af borgere, som pendler til job eller transporterer sig til studier, skole m.m. med kollektive trafikmidler. Og for fritidsrejser. Den oplagte inspirationskilde er her Skånetrafiken.

Forslag til løft af bæredygtig kollektiv transport/mobilitet i de større byer

Opsummering af vigtigste forslag til udbygning af den kollektive trafik i større byer:

1. Håndhævelse af fingerplanen og stationsnærhedsprincippet
2. Samlet offentligt ejerskab omkring stationer.
3. Sikring af bedre adgangsveje til stationer
4. Vægtning af samspillet mellem kollektiv transport, cykeltrafik og gang
5. Mere funktionel indretning af cykelparkeringsanlæg
6. Reservation af et spor til busser på tosporede vejbaner med forkørselsret ligeud og drejning i kryds
7. Større satsning på delebilisme
8. Hurtigere regionaltog kombineret med gennemgående tog
9. Genbesøg Aftale om infrastrukturplan 2035 fra 2021 og fjern miljøødelæggende og lidet rentable motorvejsprojekter til fordel for bæredygtige investeringer i ny kollektiv infrastruktur
10. Etablering af en N-S gående ekspres S-togstunnel i København til aflastning af røret i det eksisterende og overbelastede S-togsnet. S-togstunnelen kan samtidig betragtes som en alternativ satsning til M5 udbygning og Lynetteholmprojektet
11. En satsning på flere letbaner i Københavnsområdet og gennemførelse af de planlagte 2. etaper i Aarhus og Odense

Forslag til ændring af takststruktur i den kollektive trafik

Opsummering i punktform af forslag om takststruktur og takstreformer inden for den kollektive trafik suppleret med forslag hentet fra en række kilder, herunder besvarelser af Netværkets henvendelse:

1. Gratis kollektiv transport for de ældste elever i folkeskolen, gymnasieelever samt uddannelsessøgende til deres rejse mellem hjem og uddannelsessted/skole
2. Billigere kollektiv trafik; nedsættelse af prisniveauet, lavere takster. "Dødsspiralen" skal standses (dvs. jo mere man skruer op for prisen, jo flere fravælger den kollektive trafik)
3. Sammenhæng i rabatter og udbredelse af rabatter på tværs af landsdele og trafikselskaber og transportoperatører
4. Sæt gang i arbejdet med en reform af taksterne i den kollektive transport
5. Overvej, som led i en takstreform, med inspiration fra Østrig, indførelsen af en klima-årsbillet til kollektiv trafik i hele Danmark til en pris af 5.000,00 kr.
6. Sæt gang i og fyr op under det allerede vedtagne grønne takstudvalg, som skal se nærmere på en reform af priserne i den kollektive trafik
7. Gennemfør analyser af effekterne af en takstdifferentiering for passagertallet inden for de kollektive transportformer (fx myldretid og uden for myldretid)
8. Gennemfør, som led i en takstreform, en forenkling af hele takstsystemet, med færre zoner. Kig over til Region Skåne og hent inspiration fra Skånetrafiken.
9. Genindfør grupperabatter
10. Overvej, som led i en takstreform, initiativer, der gør "regionale" ture, ture på mellemlange distancer, billigere (for at skabe friktion med bilkørsel). Kort afstand skal være relativt dyrere, længere afstand billigere.
11. Overvej, som led i en takstreform, indførelse af rejsepass til fx regioner eller hele landet.

3 SUMMARY IN ENGLISH

REPORT ON COLLECTIVE MOBILITY AS AN ALTERNATIVE TO THE EXPERT COMMITTEE FOR COLLECTIVE MOBILITY SET UP BY THE MINISTER OF TRANSPORT THOMAS DANIELSEN

Behind this report stands the Network for Sustainable Transport, which is a forum that brings together a number of NGOs and grassroots movements who are opposed to conventional car-friendly measures in the transport area and who want to promote a green and climate-friendly transport policy.

When designing the report, we have taken the same terms of reference as the basis for the work of the government-appointed Expert Committee on Collective Mobility, with two exceptions: First, we have added an introductory section on traffic modeling and the climate impact of transport; these are two important problems which are not dealt with by the Expert Committee. Secondly, we insist on a showdown with the demand for cost neutrality, as we are of the clear conviction that an improved collective mobility offer for citizens necessarily requires increased governmental financial goodwill, both when it comes to infrastructure investments and operational tasks.

The alternative report includes the following five themes:

- I. Traffic modeling and its consequences for public transport and climate impact - author: Johan Nielsen
- II. Organization and planning of the transport - main author: Kjeld A. Larsen
- III. Expansion of public transport in rural areas and smaller towns - lead author Leif Kajberg
- IV. Expansion of public transport in the larger cities: - lead author Kjeld A. Larsen
- V. Tariff structure – main author Leif Kajberg

This report is intended as an alternative to the government committee's plan.

Sources used

In the work process, we have used a number of sources in the form of available reports as well as statements and proposals from the regions and a number of organizations, etc. In addition, there are individual contributions supplemented by proposals for improving public transport obtained from a number of traffic/transport researchers, mediators and analysts and administrators in the field of transport as well as organizations with transport expertise. It must be pointed out that this concerns a number of people whom we ourselves have identified and contacted and obtained commitments from.

In the following, recommendations related to each of the five thematic contributions in our report are presented in a condensed form.

Traffic modelling and its consequences for public transport and climate impact

Proposal for changed prioritization in traffic planning:

- 1) A farewell to the prevailing traffic planning based on continued growth in car traffic with the adoption of a seemingly endless expansion of the motorway network, which means that car traffic increases sharply and that the increased capacity is quickly filled with new car trips. Traffic planning should instead be based on a politically adopted sustainable mobility plan with expansion of public transport and bicycle traffic. And the transport policy should be designed so that it matches this priority.
- 2) A mobility plan based on an objective for the sustainable expansion of public transport and consideration for livable cities (cities that are pleasant to be in).
- 3) The commission for the "Expert Committee on public transport throughout Denmark" is too narrow to shed light on the overall challenges of traffic. A one-sided focus on bus traffic and cost neutrality in public transport at a time of increased costs and price increases in public transport without assessing the transfer potential from car traffic means that the solutions from the Expert Committee will not be able to provide adequate answers to the challenges of traffic. Motorized, road-based traffic's large share of the climate impact further emphasizes the need for overall sustainable traffic planning.

Organizational structure and planning

Danish transport is troubled by a lack of overall planning. This applies at all administrative levels, from national level, over regions to the municipal level. All forms of transport must be considered at the various levels, so that the outcome is an overall transport offer where the various forms of transport are integrated/connected for all social groups with or without car ownership. Public transport must be an attractive and climate-adapted offer within an integrated transport system.

The national level

1. Creation of a national traffic council as a planning authority and preparation and adoption in the Folketing of a national mobility plan in the area of transport in a 10-year perspective with continuous adjustment and with the railway as the backbone of the transport system
2. Gathering of providers of public transport at the national level in one umbrella organization, whose main task is to design and recommend one timetable for the whole country to the national traffic council. Parallel to and concurrently with this task regional traffic councils elaborate and present plans for the local railway transport
3. Adjustment of the separation of infrastructure management and railway companies/operators
4. The train funding scheme in the form of the hourly timetable model should be revived

The regional level

5. Establishment of separate overall planning authorities for transport for the whole of Zealand, for Funen and regions in Jutland
6. The regional mobility plans must be drawn up in collaboration with municipalities and transport companies and via the involvement of companies, educational institutions and passenger councils

7. The transport companies (train, bus and metro) within the individual region are combined. The regional transport companies prepare timetables for the regional train and bus routes
8. Establishment of mobility hubs must strengthen the transit function in the less populated areas in relation to the main network in the public transport system
9. Prioritizing consistency and good switching options
10. Financial funds are transferred from the State to the regions to secure the finances of the regional transport provision companies and so that inter-municipal transport is catered for

The municipal level

11. The municipality's most important role is to find solutions for commuter traffic to stations and traffic hubs, from which transport can continue with high-class public transport
12. Local traffic hubs/collection points are set up in the smaller towns and on road sections to facilitate commuter traffic.
13. This must be included in and searchable in the app rejseplanen.dk
14. Passenger influence must be strengthened via the involvement of passenger councils and the re-establishment of the Passenger Pulse (national forum)
15. Money is transferred to the municipalities via the regions to ensure local bus traffic

Proposal for improving public transport in rural areas and smaller urban communities

The network's summary of proposals for improving public transport in rural areas and smaller urban communities:

1. Increase investment in public transport infrastructure
2. Increase operating grants for public transport. The support must be channeled through municipalities and regions. The aim is to upgrade public transport and make it more attractive
3. Focus on the total journey of public transport users (commuting to work, school, educational institution, leisure etc.) with a view to reducing the number of shifts and reducing waiting time
4. There must be a strong focus on improving the coordination between bus and train
5. Carry out a tariff reform in public transport in order to make it cheaper to use public transport
6. Promote and spread Park & Ride solutions so that people who live far from the stations can still benefit from public transport
7. Cycling must be promoted and supported in rural and peripheral areas, e.g. by expanding the cycle paths and by making it easier to get your bike on (local) trains and buses

8. Consider a process that could lead to the adoption of new railway facilities with local and regional scope (supplement to or correction of the Infrastructure Agreement in the Folketing from 2021) and consider the reopening of certain closed railway lines
9. The backbone of the collective transport system (primarily the railways) can be supplemented with new mobility solutions, new mobility hubs, carpooling schemes for which public subsidies can be granted, flex offers, park & ride, plus tour, Mobility as a Service schemes (MaaS), digitally supported car sharing schemes etc. But they only constitute a supplement that must be thought through and detailed before implementation
10. Establishment of nodes and hubs as focal points for mobility with different modes of transport in rural areas. For example, also for the link between public transport and carpooling. New establishment and upgrading/modernization of existing hubs
11. More focus on passenger traffic, so you can get from door to door. This can be done with a wide range of means of transport: shared bicycles, carpooling, shared cars, etc. You should see all these forms as being part of public transport, as one integrated system with one ticket – regardless of how you transport yourself from start to finish.
12. The dissemination of information with a focus on irregularities and operational disruptions must be optimized
13. Initiate analysis of stations/stops with a view to establishing new stops and possible closure of little-used stops
14. Modernization and updating of the facilities at stations on the railways (waiting rooms, toilet conditions, opening to the local community with active meeting places for citizens)
15. Initiate a process of initiatives aimed at transforming bus shelters and bus stops into protected shelters for the waiting passengers
16. More focus on and implementation of studies of the interaction between urban development and infrastructure in rural districts and outlying areas
17. Communication offensive, among other things in the form of campaigns that can explain widely to the public why it makes sense to use trains or buses and for people to agree to drive together in cars (carpooling).
18. Provide guarantees for collective mobility. Public transport must be easily accessible, and a minimum of daily mobility options must be set for citizens in the Danish regions (on weekdays). The time spent in connection with trips by public transport must be reduced. Concrete quantitative targets must also be set for the increase in the number of citizens who commute to work or transport themselves to studies, school etc. with public transport. And for leisure travel. The obvious source of inspiration here is Skånetrafiken.

Proposal for promoting sustainable public transport/mobility in the larger cities

Summary of the most important proposals for expanding and enhancing the quality of public transport in major cities:

1. Enforcement of the finger plan and the station proximity principle
2. Total public ownership of stations
3. Securing better access roads to stations
4. Weighting of the interaction between public transport and walking
5. More functional design of bicycle parking facilities
6. Reservation of a lane for buses on two-lane roads with the right of way straight on and turning at an intersection
7. Greater investment in car-sharing
8. Faster regional trains combined with continuous trains
9. Revisit Agreement on infrastructure plan 2035 from 2021 and remove environmentally damaging and unprofitable motorway projects in favor of sustainable investments in new public infrastructure
10. Establishment of a N-S running express S-train tunnel in Copenhagen to relieve the tube in the existing and congested S-train network. At the same time, the S-togs tunnel can be considered an alternative investment in relation to the M5 extension and the Lynetteholm project
11. A commitment to more light rail lines in the Copenhagen area and implementation of the planned 2nd stages of light rail development in Aarhus and Odense

Proposal to change the tariff structure in public transport

Point-by-point summary of proposals on tariff structure and tariff reforms within public transport, supplemented by proposals adopted from a number of sources, including responses to the Network's inquiry:

1. Free public transport for the oldest pupils in elementary school, upper secondary school pupils, students and education seekers broadly for their journey between home and educational institution/school
2. Cheaper public transport; reduction of the price level, lower tariffs. The "death spiral" must be stopped (i.e. the more you raise the price, the more people opt out of public transport)
3. Consistency in discounts and distribution of discounts across parts of the country and transport companies and transport operators
4. Start work on a reform of public transport fares

5. Consider, as part of a tariff reform, with inspiration from Austria, the introduction of an annual climate ticket for public transport throughout Denmark at a price of DKK 5,000.00.
6. Get started and fire up the already adopted green tariff committee, which should look into a reform of prices in public transport
7. Carry out analyzes of the possibilities for the effects of a tariff differentiation within the collective modes of transport (e.g. rush hour and non-rush hour)
8. Implement, as part of a tariff reform, a simplification of the entire tariff system, with fewer zones. Look over to Region Skåne (Scania) in Southern Sweden and get inspiration from Skånetrafiken (The umbrella organization for public transport companies in the Scania region)
9. Reintroduce group discounts
10. Consider, as part of a tariff reform, initiatives that make "regional" trips, medium-distance trips, cheaper (to create friction with car driving). Short distance must be relatively more expensive, longer distance cheaper
11. Consider, as part of a tariff reform, the introduction of travel passes for e.g. regions or the whole country

Trafikmodellering og dens konsekvenser for kollektiv trafik og klimabelastning

4 FORSLAG TIL ÆNDRET PRIORITERING I TRAFIKPLANLÆGNINGEN

Forfatter: Johan Nielsen

1) Den anvendte trafikplanlægning er baseret på fortsat vækst i biltrafikken, og tilgodeser - via den ekstreme vægtning af små individuelle tidstab omregnet til tabt samfundsøkonomisk værdi – vedtagelse af en næsten uendelig udvidelse af motorvejsnettet, som medfører, at biltrafikken stiger kraftigt og den øgede kapacitet hurtigt bliver fyldt op med nye bilture.

Til afløsning foreslår Netværket, at trafikplanlægningen tager udgangspunkt i en politisk vedtaget bæredygtig mobilitetsplan med udbygning af den kollektive transport og cykeltrafik og at indrette transportpolitikken efter denne prioritering.

2) En mobilitetsplan baseret på en bæredygtig målsætning for udbygning af den kollektive trafik og trafikken og livable cities (byer der er behagelige at være i) og med kvantitative mål for stigning i den bæredygtige trafiks andel af den samlede trafik.

3) Kommissoriet for ”Ekspertudvalg om kollektiv trafik i Hele Danmark” er for snævert til at belyse trafikens samlede udfordringer. Ensidigt fokus på bustrafik og udgiftsneutralitet i den kollektiv trafik i en tid med øgede omkostninger og prisstigninger i den kollektive trafik uden at vurdere overflytningspotentialer fra biltrafikken medfører, at løsningerne fra udvalget ikke vil kunne give svaret på trafikens udfordringer. Trafikkens store andel af klimapåvirkningen understreger yderligere behovet for en samlet bæredygtig trafikplanlægning.

Trafikplanlægningen skal baseres på en bæredygtig mobilitetsplan. De samfundsøkonomiske analyser rammer skævt

Den kollektive trafik kan ikke analyseres uafhængigt af vilkårene for biltrafikken

I kommissoriet for ”Ekspertudvalg om kollektiv trafik i Hele Danmark” slås fast, at mobilitet har stor betydning for hverdagslivet, uanset hvor i landet man er bosat. Imidlertid indskrænker kommissoriet sig til at søge løsninger på den kollektive trafik og især bustrafikken uafhængig af de politiske vilkår, der er for de øvrige trafikformer. Den overordnede udvikling i trafikpolitikken har - sammen med den teknologiske udvikling, der har gjort bilerne mere energieffektive - i en lang årrække stillet den kollektive trafik dårligere ved at mindske afgifterne på biler, så de marginale udgifter ved bilkørsel er faldet. Desuden har en udvidelse af vejnettet betydet, at trængslen ikke er steget i samme omfang som biltrafikken. Samtidig er billetpriserne i den kollektive trafik steget.

Resultatet er, at størstedelen af persontrafikken sker med bil. På landsplan udgør persontransport med rutebusser og turistbusser ca. 10 pct af persontransporten med bil, jf. tabel 1. Rutebusserne udgør omkring halvdelen heraf. I de tyndt befolkede områder er andelen af buspassagerer endnu mindre. Det betyder, at passagergrundlaget for den kollektive trafik er ringe, og derfor er det på mange strækninger ikke muligt at opretholde en høj frekvens og en høj belægning uden store tilskud fra

kommuner og regioner. Mens omkostningerne, og dermed billetpriserne i den kollektive trafik, er steget gennem mange år, er omkostningerne ved at køre i bil faldet. Det medfører en nedadgående spiral i passagertallet. Da kommunernes og regionernes økonomi samtidig er presset, ser vi aktuelt nedskæringer i den kollektive busstrafik og takststigninger, som betyder, at det bliver mindre attraktivt at bruge den kollektive trafik, især i de tyndtbefolkede områder

Det er reelt den udfordring Ekspertudvalget er nedsat til at løse, men uden at se på balancerne mellem biltrafik og kollektiv trafik, og uden at udgifterne til den kollektive trafik må stige.

Vil man løse de problemer, trafikken skaber i form af trængsel, støj, miljøproblemer, klimabelastning og ødelæggelse af naturområder og bymiljøer, er det nødvendigt at se helhedsorienteret på mobiliteten og mindske bilbrugen på de mest befærdede og miljøbelastende strækninger, hvor de skaber største trængsel og inde i byerne. En overflytning fra biler til den kollektive trafik vil samtidig danne basis for en udvidet og mere anvendelig kollektiv trafik ved at øge billetindtægterne.

På landsplan har ca. 1/3 af familierne ikke bil. I de tyndt befolkede områder er en af udfordringerne at sikre mobilitet for disse familier. Det vil gøre opgaven med at sikre mobilitet for alle lettere, hvis der skabes en attraktiv kollektiv trafik i landområderne, eller afgifterne på biltrafikken øges til et niveau, så også personer, som nu kører i bil, begynder at bruge den kollektive trafik.

Da bilkørslen skaber de største problemer på vejnettet ind til de større byer og i byerne, er en løsning en kombination af virkemidler ift. biltrafik og kollektiv trafik.

De samfundsøkonomiske analyser er til fordel for vejtrafikken

I forhold til kommissoriet for ekspertudvalget om kollektiv trafik i hele Danmark betyder det, at ekspertudvalget har fået en alt for snæver ramme for analysen af busstrafikken og trafiksektorens økonomi. En samlet analyse af de udfordringer, som trafiksektoren står overfor ift. miljø og klima, og ift. at skabe byer, der er behagelige at være i (liveable cities), kan ikke undgå at medføre løsninger, som omfatter hele trafiksektoren, og ikke kun isoleret den kollektive trafik. Kommissoriet for ekspertudvalget vil derfor medføre nogle svar, som ikke løser samfundets reelle udfordringer.

Der er derfor behov for, at trafikplanlægningen tager udgangspunkt i en politisk vedtaget bæredygtig mobilitetsplan. Den skal baseres på en bæredygtig målsætning for udbygning af den kollektive trafik og cykeltrafikken og sikrer livable cities, dvs. byer, der er behagelige at bo og være i. Mobilitetsplanen skal indeholde forslag til udbygning af den kollektive transport og cykeltrafikken, idet både almindelige cyklere og elcyklere rolle i mobiliteten udnyttes. Desuden skal der opstilles kvantitative måltal for en stigning i den bæredygtige trafiks andel af den samlede trafik. For en nærmere beskrivelse af en bæredygtig mobilitetsplan kan henvises til "National Mobilitetsstrategi: Hvorfor, Hvad og Hvordan" Concito, 2024 og "Er cost-benefit beregninger den bedste metode til at vurdere trafikinvesteringer?" af Johan Nielsen, Rådet for Grøn Omstilling, 2019.

Beslutninger om større trafikale anlægsprojekter tages på baggrund af samfundsøkonomiske analyser af projektets rentabilitet. De samfundsøkonomiske analyser tager udgangspunkt i de eksisterende trafikmønstre og understøtter dermed en fortsat stor bilkørsel. Det betyder også, at de udfordringer den kollektive trafik står med, også er en følge af de trafikpolitiske spørgsmål ift. trafikinvesteringer, der er stillet og den måde, de trafikpolitiske analyser gennemføres på.

Tabel 1 viser fordelingen af persontransporten 1990 til 2022. Det fremgår, persontransporten med bil og varebil har været dominerende for vejtrafikken i hele perioden. I 2022 udgør persontransport med bil og varebil 85 pct af den samlede persontransport med køretøjer på vejene.

Tabel 1 Persontransport fordelt efter transportmiddel

Millioner personkm888

Persontransport efter transportmiddel og tid													
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
KØRETOJER PÅ VEJE I ALT	70 194	71 025	70 123	69 864	71 410	73 840	76 151	77 318	78 392	79 563	71 952	74 654	79 699
Cykler/knallert-30	2 620	2 950	3 050	3 070	3 270	3 090	3 000	2 850	2 880	2 830	2 875	2 803	3 042
Motorikøretøjer i alt	67 574	68 075	67 073	66 794	68 140	70 750	73 151	74 468	75 512	76 733	69 077	71 852	76 657
Personbiler og varebiler under 2.001 kg.	51 299	52 583	52 307	52 559	54 064	56 511	58 731	59 736	60 897	62 391	57 561	59 680	60 884
Varebiler over 2.000 kg.	8 501	7 890	7 391	6 874	6 630	6 513	6 491	6 567	6 534	6 459	6 157	6 526	6 752
Taxier	392	374	358	345	338	333	310	310	316	333	253	246	259
Motorcykler	466	469	470	473	476	480	488	496	503	508	516	525	529
Knallert-45	78	74	70	68	65	63	61	59	56	49	44	41	39
Busser i alt	6 837	6 684	6 477	6 475	6 567	6 850	7 069	7 300	7 206	6 992	4 547	4 834	8 195
Rutebusser i alt	3 049	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Turistbusser og andre busser	3 835	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Tog	6 577	6 643	6 791	6 835	6 795	6 808	6 646	6 622	6 547	6 625	4 262	4 551	6 376
Skib	184	176	176	250	255	269	280	297	321	340	276	323	326
Fly	470	459	367	359	368	357	381	354	345	324	137	188	270

Opgørelsen af persontransportarbejdet med busser i denne tabel bygger på ældre data vedr. belægningsprocenter for rutebusser og turistbusser. Tallet for persontransportarbejdet med bus er derfor behæftet med stor usikkerhed. Der henvises i øvrigt til Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside, hvor der forefindes data indberettet af de regionale trafikelskaber vedrørende offentlig buskørsel.

Kilde: Danmarks statistik

Politisk er der ofte en antagelse, at det er muligt stort set at sikre frit flow i vejtrafikken – dvs. at det er muligt at køre med den maximalt tilladte hastighed – ved at udbygge vejnettet. Men med den trafikvækst på 33 pct. på motorvejene fra 2020-2040 er det en illusion, da det ikke er muligt at udbygge vejnettet uden meget store ødelæggelser af eksisterende byggeri/bymiljø, og dermed meget store omkostninger. De samfundsøkonomiske analyser af nye vejprojekter viser typisk en positiv samfundsøkonomi, da mange bilister opnår en tidsgevinst, og selvom tidsgevinsten for den enkelte er lille, er den samlede tidsbesparelse stor. Denne planlægningsproces kaldes predict and provide, dvs. man fremskriver en trafikudvikling, som man så ved vejudvidelser vil sikre, kan ske. Der er på grund af trafikens mange gener grund til at antage, at der samfundsmæssigt vil komme et tidspunkt, hvor man ikke bare ønsker at tilfredsstille trafikvæksten. Sker det, vil resultatet af de nu gennemførte samfundsøkonomiske analyser ikke kunne anvendes, jf. nedenfor.

Principperne i de samfundsøkonomiske analyser

De samfundsøkonomiske analyser af større anlægsprojekter for vej og bane gennemføres for at belyse, om projektet giver samfundsøkonomisk overskud. Ved analysen opgøres de fremtidige udgifter og gevinster. I beregningen indgår prissatte udgifter og indtægter fx anlægsinvestering og øgede driftsudgifter. Desuden indgår ikke prissatte ulemper og fordele, fx værdi af støj, påvirkning af natur og miljø og sparet tid for trafikanter pga. projektet. Der er desuden en række effekter, som ikke medtages, da de er vanskelige at prissætte. Bl.a. påvirkningen af naturen, landskaber og miljø i byerne. Indtægter og udgifter opgøres i mio. kr. over en 50-årig periode og tilbagediskonteres til en nutidsværdi, som viser om projektet beregningsmæssigt giver et samfundsmæssigt overskud eller underskud. Da der er tale om både prissatte og ikke prissatte effekter, vil et overskud ikke betyde et kronebeløb, der kan anvendes til andre formål, ligesom et eventuelt underskud ikke skal betales.

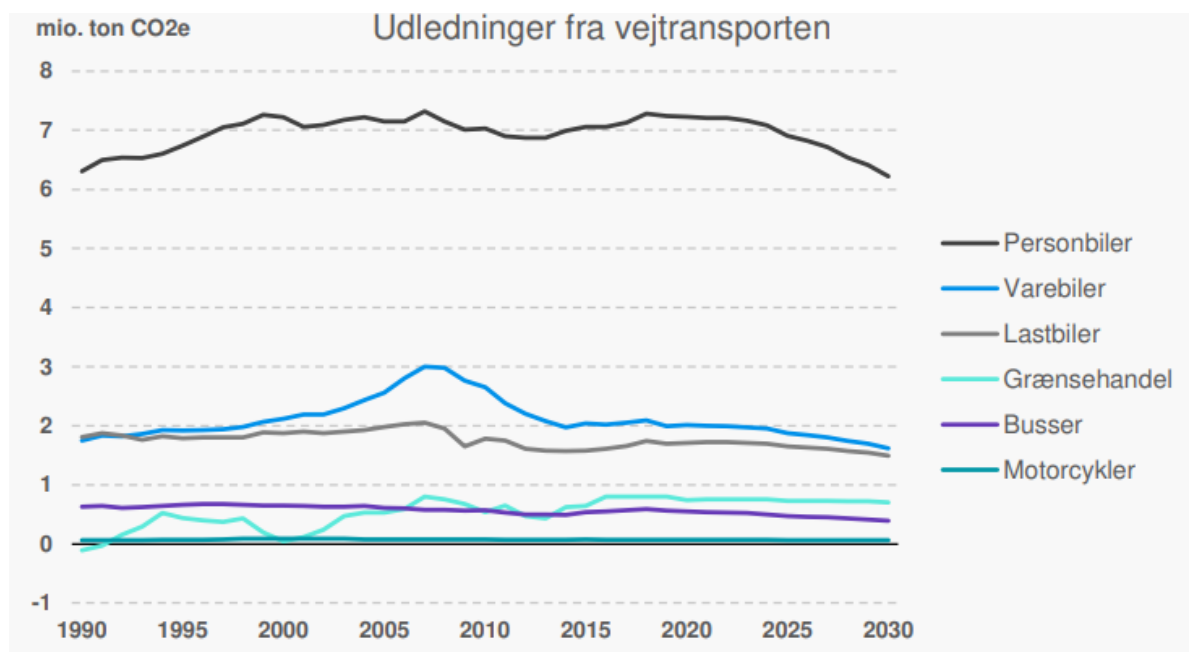
Overskuddet kan fx tilfalde bilisterne som tidsbesparelse, mens eventuelle udgifter fx påføres beboere langs vejen som støjgener.

Rent beregningsteknisk opstilles et basisalternativ, dvs. en fremskrivning af, hvordan trafik, adfærd, teknologi mv udvikler sig i den 50-årige periode, hvis projektet ikke gennemføres, og et alternativ, hvor de ændringer projektet medfører, hvis det gennemføres, beskrives. Basisalternativet baseres bl.a. på de politiske beslutninger om bl.a. andre vejprojekter, bilbeskatning og takster i den kollektive trafik, der er vedtaget på analysetidspunktet.

Da trafikken i basisalternativet fremskrives ud fra den hidtidige trafikudvikling, forudsattes den eksisterende vækst i biltrafikken at fortsætte. Det betyder, at selv små tidsbesparelser for bilisterne vil få en meget høj samlet samfundsøkonomisk værdi i analyserne, da bilisterne står for en meget stor andel af den samlede trafik. Analysen beskriver de ændringer projektet medfører, dvs. er der en stor trængsel i basisalternativet over den 50-årige periode, kan der også sagtens være trængsel, blot mindre, i projekialternativet.

Stigende trængsel må, sammen med regeringens mål om klimaneutralitet stille krav om ændringer i prioriteringen på transportområdet.

Figur 1. Udledninger fra vejsektoren, fordelt på køretøjer 1990-2030



Kilde: Energistyrelsen: Klimastatus og -fremskrivning 2021 (KF21): Transportsektoren, Sektornotat nr. 4A. 2021

Nedenstående tabel 2 viser, at udledningerne fra biler og varebiler udgør 80 pct af vejtrafikens udledninger i 2019, og forventes at udgøre nogenlunde samme andel i 2030. Samtidig ses, at der skal ske en stor reduktion i vejtrafikens emissioner, hvis regeringens nulemissions målsætning skal realiseres.

Tabel 2 nøgletal for vejtransportens udledninger fordelt på køretøjer

Mio ton CO₂e	1990	2019	2030	<i>pct. udvikling 2019-2030</i>	<i>pct. udvikling 1990-2030</i>
<i>Personbiler</i>	6,3	7,2	6,2	-14%	-1%
<i>Varebiler</i>	1,8	2,0	1,6	-18%	-7%
<i>Lastbiler</i>	1,8	1,7	1,5	-12%	-18%
<i>Busser</i>	0,6	0,6	0,4	-30%	-38%

Kilde: Energistyrelsen: Klimastatus og –fremskrivning 2021 (KF21): Transportsektoren, Sektornotat nr. 4A. 2021

Over en 50-årig periode er det sandsynligt, at de samfundsmæssige prioriteringer ændres, så kravene til trafikken også ændres. Klimakrisen stiller store krav til trafiksektoren, som ikke er løst. Nye vejprojekter vil medføre øgede CO₂ udslip fra øget trafik og fra anlæg, som ikke er forenelige med klimamålene. Der har i en længere årrække været diskussion om kørselsafgifter og senest har Dansk Industri i foråret 2024 argumenteret for indførelse heraf. Og der er indført betalingsringe i norske og svenske byer. Samtidig påvirker den øgede trafik bymiljøerne i stigende grad, hvilket vil øge presset for mere fredssommelige og klimavenlige bykerner.

Så det er usandsynligt, at der i praksis kommer til at ske de trafikstigninger, som forudsættes i de samfundsøkonomiske analyser, og resultaterne af analyserne overvurderer derfor værdien af nye vejinvesteringer.

Biltrafikkens klimapåvirkning

I takt med at de nye personbiler kører på el vil klimapåvirkningen i Danmark fra bilerne falde. Elbiler ses derfor af mange som løsningen på trafikens klimapåvirkning. Men der er en række forhold, som skal tages i betragtning: 70 pct, af de eksisterende personbiler vil stadig køre i 2030, og den gennemsnitlige levetid for personbiler er omkring 18 år. Fossilbiler og hybridbiler solgt nu vil derfor stadig køre rundt i 2042.

Desuden skal alt el anvendt i transportsektoren være produceret CO₂ neutralt for at klimapåvirkningen er nul, idet det skal huskes, at biobrændsler ikke er CO₂ neutrale. Desuden skal alle services knyttet til transportsektoren også være CO₂ neutrale, herunder vejbygning og vedligeholdelse af veje, anlæg og transportmidler.

I de nationale opgørelser af CO₂ neutralitet ses kun på emissioner i Danmark. Da produktionen af biler sker i udlandet, tælles CO₂ emissionerne i forbindelse hermed ikke med i det danske CO₂ regnskab. En elbil udleder ved produktion og i sin levetid i mange tilfælde omkring det halve af en fossilbil, afhængig af materialeudvinding, produktionsvilkår og energiproduktion. Det betyder, at elbiler ikke er et mirakel til løsning af de globale klimaudfordringer.

Den kollektive trafik er afgørende for afviklingen af biltrafikken

Mange kollektive trafikprojekter viser en dårlig samfundsøkonomi pga. de færre kollektive passagerer ift. rejsende med bil. Men skifter de kollektive passagerer til bil vil trængslen vokse, og det vil medføre et samfundsøkonomisk tab. Derfor er den kollektive trafik også til stor fordel for bilisterne.

Til illustration heraf kan henvises til et projekt fra Dansk industri fra 2017 (DI Indsigt 2017 Kollektiv trafik er en god forretning - især for bilisterne). Projektet viser effekten af, at 33 pct. af de rejsende i den kollektive trafik i stedet kører bil. Så vil der komme 400.000 ekstra bilture om dagen. Det vil medføre en øget trængsel på 44.000 ekstra timer pr døgn og medføre et samfundsøkonomisk tab på 2,7 mia. kr. Så selvom en analyse af den enkelte kollektive trafikinvestering kan medføre et samfundsøkonomisk tab, vil en reduktion af brugen af den kollektive trafik også medføre et samfundsøkonomisk tab. Tilsvarende vil udbygning af den kollektive trafik, suppleret med incitamenter til at flere bruger den og restriktioner på biltrafikken, kunne mindske trængslen på vejnettet og dermed være økonomisk attraktiv.

Mobiliteten må baseres på de trafikmønstre, vi ønsker

Da tanken om, at vi blot kan lade vejtrafikken vokse uhæmmet, og bygge os ud af trængslen, er urealistisk, vil det være hensigtsmæssigt at lade den fremtidige trafikpolitik være bestemt af, hvilke trafikmønstre vi ønsker, og vurdere, hvad der skal til for at opnå dette trafikmønster. Ekspertudvalgets kommissorium burde derfor være langt bredere og ikke blot tage udgangspunkt i de eksisterende vilkår for trafikken.

5 FORSLAG TIL ÆNDRET ORGANISATIONSSTRUKTUR OG PLANLÆGNING

Hovedforfatter: Kjeld A. Larsen.

Den danske transport er plaget af manglende samlet planlægning. Det gælder på alle administrative niveauer, fra nationalt plan, over regioner til det kommunale niveau. Alle transportformer skal indtænkes på de forskellige niveauer, så resultatet bliver et transporttilbud, hvor de forskellige transportformer integreres/ hænger sammen for alle samfundsgrupper med eller uden bilejerskab. Den kollektive transport skal være et attraktivt og klimatilpasset tilbud inden for et integreret transportsystem.

Netværket og rådgivning udefra

Til udformning af dette og de følgende temaer har Netværket benyttet gode råd fra især trafikforskerne Susanne Krawack, Otto Anker Nielsen, Annette Kayser, tidligere transportordfører for Enhedslisten Henning Hyllested, Danske Regioner, enkelte regioner og Movia. Da de forskellige bidragsydere har forskellige tilgange, vil ikke alle forslagene pege i samme retning. Det understreger den bredde og kreativitet, der er i miljøet. Alle forslagene kan bidrage til diskussionen af løsninger på den kollektive trafiks aktuelle udfordringer.

Opsummering af forslag fra Netværket for Bæredygtig Transport til temaet organisationsstruktur og planlægning

Det nationale niveau

1. Oprettelse af et nationalt trafikråd som planmyndighed og udarbejdelse og vedtagelse i Folketinget af national mobilitetsplan på transportområdet i et 10-års perspektiv med løbende justering og med jernbanen som trafiksystemets rygrad
2. Samling af udbydere af kollektiv trafik på det nationale niveau i én paraplyorganisation, som har til hovedopgave at udforme og indstille én køreplan for det overordnede jernbanenet til det nationale trafikråd, idet de regionale trafikråd udarbejder detaljerede planer for den lokale jernbanetrafik
3. Justering af adskillelsen af infrastrukturforvaltning og jernbanedrift.
4. Togfonden i form af timemodellen genoplives

Det regionale niveau

5. Etablering af særskilte overordnede planmyndigheder for transport for hele Sjælland, for Fyn og for regionerne i Jylland
6. De regionale mobilitetsplaner skal udarbejdes i samarbejde med kommuner og trafikselskaber og via inddragelse af virksomheder, uddannelsesinstitutioner og passagerråd.

7. Trafikselskaberne (tog, bus og metro) inden for den enkelte region sammenlægges. De regionale trafikselskaber udarbejder køreplaner for de regionale tog- og busruter
8. Etablering af mobilitetsknudepunkter skal styrke tilbringerfunktionen i de mindre befolkede områder til hovednettet i det kollektive trafiksystem
9. Prioritering af sammenhæng og gode skift
16. Der overføres økonomiske midler til regionerne for at sikre økonomien i de regionale trafikselskaber

Det kommunale niveau

17. Kommunens væsentligste rolle er at finde løsninger på tilbringertrafikken til stationer og trafikknudepunkter, hvorfra transporten kan fortsætte med højklasset kollektiv transport
18. Der oprettes lokale trafikknudepunkter/opsamlingssteder i de mindre byer og på trafikstrækninger for at lette tilbringertrafikken
19. Tilbringertransporten skal være indeholdt i og kunne søges i rejseplanen.dk
20. Passagerindflydelsen skal styrkes via inddragelse af passagerråd og genetablering af Passagerpuls
21. Der overføres penge til kommunerne til at sikre den lokale bustrafik. Midlerne hertil overføres via regionerne

5.1 DET NATIONALE NIVEAU

I andre nordiske lande som Norge og Sverige står staten for varetagelse af iværksættelsen af nationale planer på transportområdet i et 10-årsperspektiv, som løbende justeres i staternes parlamenter. Til trods for mangler ved norsk og svensk planlægning anbefaler vi, at denne praksis bliver efterlignet i Danmark.

I transportministeriet oprettes - med transportministeren for bordenden - et nationalt trafikråd som planmyndighed. Den demokratiske dialog med det nationale trafikråd foregår i Folketingets transportudvalg, hvor bl.a. partiernes transportordførere har en central rolle at varetage i beslutningsprocessen.

Det nationale trafikråd skal tage sig af samtlige transportformer med det overordnede sigte, at den kollektive skinnebårne transport bliver rygraden i systemet. Det nationale jernbanesystem er i kraft af høj hastighed og god komfort den mest populære kollektive transportform for hovedparten af borgerne.

De vigtigste udbydere af kollektiv trafik i Danmark er staten, dvs. Transportministeriet, i samarbejde med statens vigtigste operatør inden for den kollektive transport: DSB samt regionerne og Movia. Trafikudbyderne samles i én paraplyorganisation: Kollektiv transport i Danmark, som har til

hovedopgave at udforme og indstille en national køreplan til Det nationale trafikråd. Transportselskaber varetager opgaven som trafik købere primært i form af udbud.

Den kollektive trafikplanlægning tager udgangspunkt i køreplanen for jernbanen – både den landsdækkende trafik som den regionale. De fleste busterminalers etablering ved togstationer udfylder den funktion, at regionale og lokale busser kan tilpasse deres køreplaner til jernbanens køreplan. Via lokalisering ved togstationer og busterminaler kan flextrafikken gøres til en integreret del af den kollektive trafik.

Adskillelsen af infrastrukturforvaltning og jernbanedrift skal justeres

Netværket ser allerhelst, at der sker en sammenlægning af varetagelsen af infrastruktur og drift af jernbane. Adskillelsen af de to transportopgaver har medført alt for store konflikter mellem de to instanser til skade for passagerernes mobilitet og komfort. BaneDanmark har ikke haft tilskyndelse til at varetage passagerernes interesser. EU kræver adskillelse af baneinfrastruktur og drift. Et nationalt trafikråd vil kunne sikre en bedre koordinering af de to opgaver.

Otto Anker Nielsen har foreslået, at BaneDanmarks resultatkontrakt skal gøres passagerafhængig og afhænge af togpunktighed:

”Den kollektive trafik er i særklasse kompliceret organiseret i Danmark. Det giver unødigt store ”back-office” omkostninger og manglende koordinering. Samtidigt er incitamentstrukturen for nogle aktører – særligt BaneDanmark – stort set uafhængig af passagertal. Fjerntrafikken med jernbane bør liberaliseres og konkurrenceudsættes. I Sverige har det givet markant passagervækst, og samtidigt sparet offentlige subsidier, der i stedet kan udnyttes til at styrke den regionale og lokale kollektive trafik. S-banen kunne samles under ét selskab, der som metroen og lokalbaner har ansvar for drift af både tog og infrastruktur (om det er DSB, Metroselskabet eller et nyt selskab vil have samme effekt). Bestillingen af regional og lokal togtrafik (og bustrafik) kunne samles under regionale trafiksselskaber, f.eks. på samme måde som Skånetrafikken, Stockholm og Ruter# (Oslo). Nogle sidebaner kunne også overgå fra statsligt til regionalt ejerskab. BaneDanmarks resultatkontrakt for de resterende baner bør gøres passagerafhængig, f.eks. ved at BaneDanmark skal finansiere togbusser og dække tab af passagerindtægter for operatørerne ved vedligeholdelsesprojekter, og ved at resultatkontrakten i meget højere grad skal afhænge af togpunktighed.”

(Netværket er umiddelbart ikke enig med Otto Anker Nielsen, der har fremsat forslag om at liberalisere og konkurrenceudsætte fjerntrafikken – selv om det ser ud til at blive et uundgåeligt resultat af EU-lovgivning)

Den nødvendige investering

Togfonden i form af timemodellen genoplives. Timemodellen har to vigtige aspekter: forbindelsen mellem Danmarks hovedbyer opprioriteres via opgradering af jernbanenettets rygrad, og lokalbanernes køreplaner udformes og tilpasses tilkoblingen til den nationale rygrad. Begge aspekter tilgodeser en styrket, hurtigere og mere klimavenlig kollektiv mobilitet, som udover at reducere passagerernes tidsforbrug mindsker behovet for flytransport.

Det er desuden nødvendigt, at der fra statens side sikres finansiering af investeringer og drift på det regionale og kommunale niveau. De regionale baneinvesteringer og den regionale og kommunale bustrafik har i mange år lidt af manglende finansiering, hvilket har medført forsinkelser, passagerfald og prisstigninger.

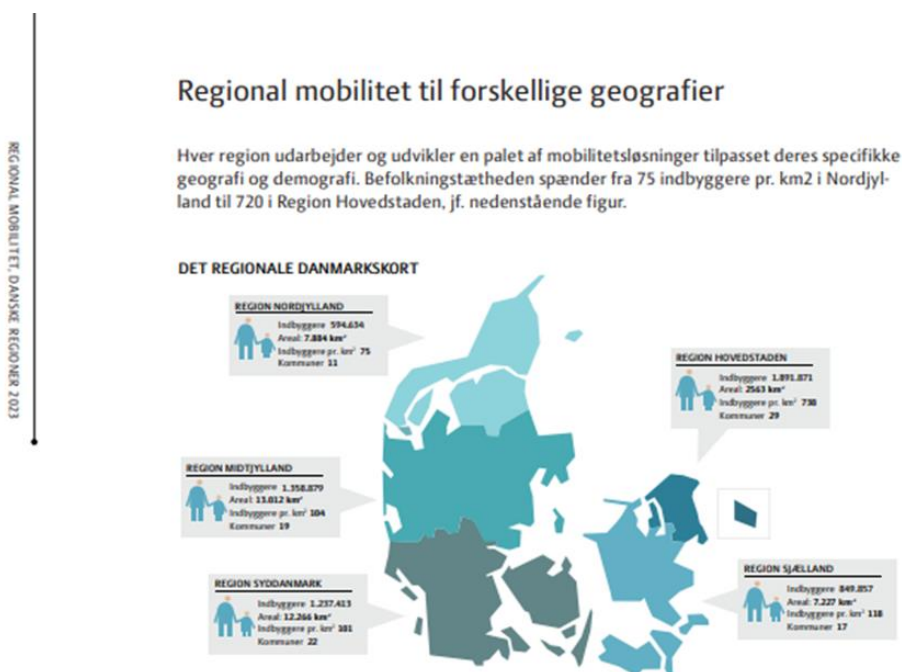
5.2 DET REGIONALE NIVEAU

Det er på det regionale og kommunale niveau, at transportpolitikken kommer til udfoldelse i praksis.

Den regionale struktur i Danmark tilgodeser ikke nødvendigvis en rationel planlægning af kollektiv transport. Opsplitningen øst for Storebælt i regionerne Hovedstaden og Sjælland afspejler ikke den realitet, at hele Sjælland og Lolland Falster udgør et stort pendlingsområde i retning mod København og forstadskommuner, samtidig med at udkanten af Sjælland og Lolland Falster rummer en lang række fritidsboliger for borgerne i Region Hovedstaden, som implicerer et betydeligt antal fritidsrejser i modsat retning i weekends og ferier.

Derfor anbefaler Netværket etablering af en overordnet planmyndighed for transport for hele Sjælland.

I sit oplæg til Ekspertudvalget ”[Regional mobilitet. Regionale hovednet og nye mobilitetsløsninger](#)” understreger Danske Regioner, at regional mobilitet må afspejle regionernes forskellige geografier. De regionale mobilitetsplaner skal udarbejdes i samarbejde med kommuner og trafikselskaber og via inddragelse af virksomheder, uddannelsesinstitutioner og – kunne der tilføjes – passagerråd.



Regional udvikling og koordinering af kollektiv mobilitet

Med ansvar for regional kollektiv transport og medejerskab af trafikselskaber er regionerne tæt på borgerne og skaber sammenhæng i den kollektive mobilitet. Regionerne prioriterer arbejdet med fremme af mobilitet – med blik på balance mellem by og land, grøn omstilling og let adgang til arbejde og uddannelse. Regionerne tager politisk ansvar og prioriterer bl.a. de regionale hovednet, der understøtter pendling til job og uddannelse og dermed muligheden for at bo i hele Danmark. Regionale hovednet bidrager til effektiv pendling til job og uddannelse og skaber forbindelse mellem steder med regional interesse (uddannelsessteder, lufthavne, hospitaler, sport, kultur mm.), hvilket understøttes af gode skiftemuligheder ved knudepunkter. Fokus hos regionerne er bredere end traditionel kollektiv trafik, og der arbejdes for fremme af aktiv mobilitet og sundhed.

Udvikling, koordinering og fremme af mobilitet er en tværgående opgave, som regionerne løfter i samarbejde med kommuner og trafikselskaber samt med inddragelse af virksomheder, uddannelsesinstitutioner mv. Der arbejdes strategisk med mobilitet – bl.a. via regionale mobilitetsplaner.

Danske regioner understreger, at det regionale hovednet af hurtige busser, regionaltog, lokaltog og letbaner er den kollektive mobilitets rygrad og påpeger, at nye mobilitetsløsninger skal styrke tilbringerfunktionen i de mindre befolkede områder, såsom "supercykelstier, samkørsel til uddannelsesinstitutioner, Plustur som fleksibel tilbringertrafik, etablering af mobilitetsknudepunkter og forsøg med parker og rejs".

Med dette indspil til ekspertudvalget ønsker regionerne at fremhæve hovedrollen, som bus og tog i **regionale hovednet** spiller for vores kollektive mobilitet. Regionale hovednet af hurtige busser, regionaltog, lokaltog og letbane, er den kollektive mobilitets rygrad, der med hyppige afgang og få stop sikrer hurtig transport mellem større byer, på tværs af kommuner og til knudepunkter, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Hovednettet binder også by og land sammen og fungerer som tilbringertrafik til den landsdækkende jernbane. Passagerne er hurtigere vendt tilbage til regionale tog og busser end busserne i byen samt på landet.

I nogle tilfælde må regionale hovednet prioriteres på bekostning af mindre benyttede busruter. Og i mindre befolkede områder kan bussen ikke stå alene, men må suppleres og understøttes af nye **mobilitetsløsninger**: Supercykelstier, samkørsel til uddannelsesinstitutioner, Plustur som fleksibel tilbringertrafik, etablering af mobilitetsknudepunkter, og forsøg med parker og rejs er eksempler på nye tiltag, der er tilpasset og målrettet de forskellige regionale geografier og forudsætninger. Via rækken af nye mobilitetsløsninger udvikles og fremtidssikres vores fælles mobilitet via regionalt tilpassede løsninger.

Danske regioner understreger, at en etablering af knudepunkter vil bidrage til at binde by og land sammen.

- 5. Knudepunkter:** Knudepunkter er opgraderede holdepladser, der samler mobilitetsbud, bil- og cykelparkering og fx mulighed for indkøb. Det bidrager til at gøre det mere attraktivt at pendle med den kollektive transport. Knudepunkter bidrager til at binde by og land sammen.

Danske Regioner foreslår, at der oprettes en statslig pulje til at fremme tilbringertrafik og mobilitetsknudepunkter - fx som en del af infrastrukturplanen for 2035, og at den kan omfatte fremme af knudepunkter.

I Hovedstadsområdet omfatter DOT-samarbejdet selskaber, der driver busser, letbane, metro, S-bane/jernbane og lokalbaner. Problemet er, at de enkelte selskaber reelt konkurrerer mod hinanden, hvilket er skadeligt for sammenhængen og prisstrukturen i den kollektive trafik. Det er velkendt, at Metroselskabet eksempelvis scorer en højere prisgevinst sammenlignet med de øvrige selskaber i DOT samarbejdet, hvor argumentet fra det gældsplagede Metroselskabs side for denne prisdifferentiering mellem selskaberne er, at metroselskabet tilbyder en mere højklasset form for transport end de øvrige selskaber! Forunderligt, at et transporttilbud, der primært baseres på ståpladser, kan rubriceres som højklasset.

Transportforsker Susanne Krawack foreslår direkte, at trafikselskaberne nedlægges, og at deres hovedopgave overføres til regionerne. Vi tilslutter os Susanne Krawacks kritiske observationer i hendes skarpe analyse af problemet med eksistensen af for mange trafikselskaber, specielt i Region Hovedstaden.

Susanne Krawack slår til lyd for en forenklet organisering af den kollektive trafik. Der er, anfører hun, for mange aktører; derfor bør der luges ud i trafikselskaberne. Trafikselskaberne er blevet konserverende, træge og har udviklet sig til en barriere for innovative tiltag. Risikovilligheden er i bund, og selskaberne videresender blot regningerne til kommuner og regioner. I Susanne Krawacks kritik fremhæves det, at selskaberne anvender store tidsressourcer på uvigtige småprojekter, projekter, som ikke ændrer væsentligt på den kollektive trafiks markedsandele. Hertil kommer, at selskaberne slet ikke har fingeren på pulsen. Kritisabelt er også, at trafikselskaberne udvikler en uoverskuelig vifte af besynderlige rabatordninger, som ingen (andre end dem selv, naturligvis) kan overskue, men trafikselskaberne har ifølge Susanne Krawack ikke været i stand til at præsentere forslag til grundlæggende forandringer.

Kigger man lidt tilbage i trafikselskabernes historie, så var disses eksistensberettigelse og kernekompetence oprindeligt hæftet op på, at man skulle have nogle instanser, som kunne udarbejde køreplaner og håndtere udbudsaktiviteter. Men det er ikke længere raketvidenskab, og kan i dag klares med langt færre selskabsinterne medarbejdere.

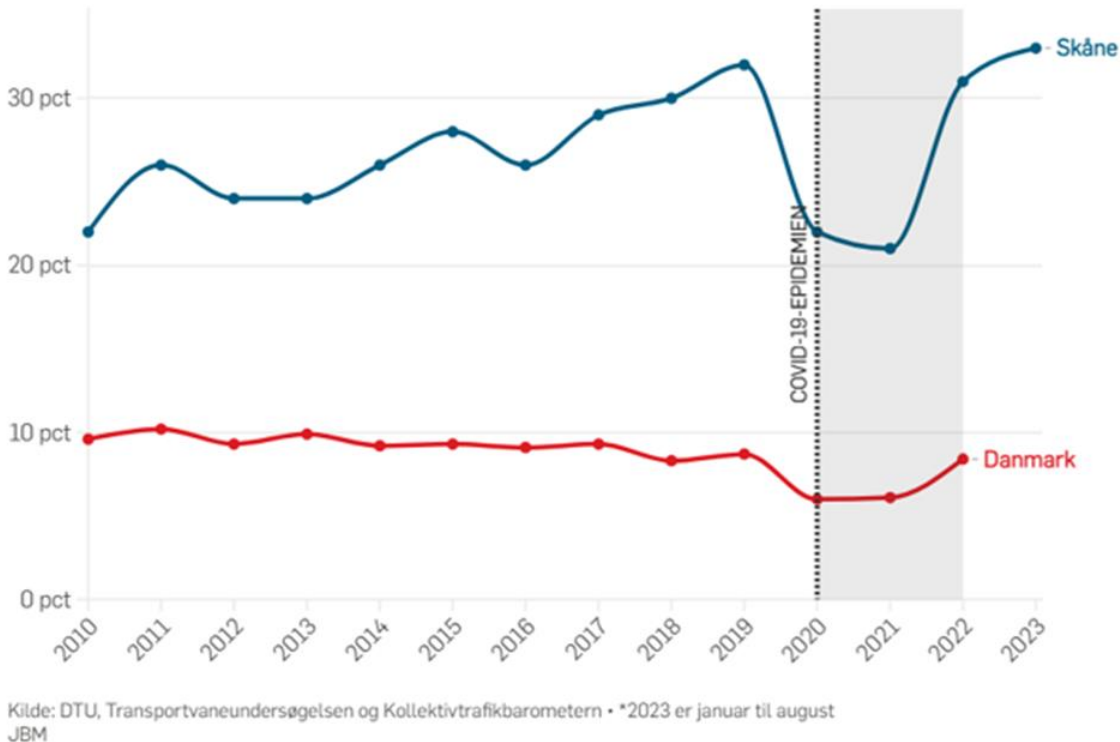
En anden indvending er, at den organisatoriske struktur med en bestyrelse bestående af ejerkredsen ikke fungerer optimalt. Den enkelte kommunes indflydelse er meget sparsom, og trafikselskaberne bliver ikke styret af ejerkredsen. Man kunne i stedet lade regionerne få det største ansvar og overlade det til disse at fastlægge tilbuddet, trafikeringsomfanget, i direkte forhandling med kommunerne.

Skånetrafikken som udenlandsk eksempel til efterfølgelse

Den regionale transport i Skåne län er samlet i ét trafikselskab Skånetrafiken, som har ansvar for planlægning, drift og markedsføring af den kollektive transport i regionen. Selve transporten bliver udført af trafikselskaber, som har budt på transporten. Der er god grund til at rette blikket mod Skånetrafiken, idet indsatsen fra Skånetrafikken har medført en dramatisk øgning af andelen i den kollektive transports fremgang og en støt stigende andel af det samlede transportarbejde i regionen. Skånetrafikens målsætning er, at 40 % af alle ture i et motorkøretøj skal foregå i et af Skånetrafikens transportmidler: busser, tog og de populære lilla Pågatåg. I en artikel af Lars Dahlager "I Danmark taler vi om "dødsspiral", i Skåne strømmer passagererne til busserne" i Politiken den 23. oktober 2023 redegør journalisten for Skånetrafikens vellykkede mobilitetsstrategi. Nedenstående figurer ledsager artiklen:

Busser og tog haler ind på biler i Skåne

Grafen viser den markedsandel, kollektiv transport har ud af samtlige ture i motoriserede køretøjer.



FAKTA

Sådan slår kollektiv trafik bilen

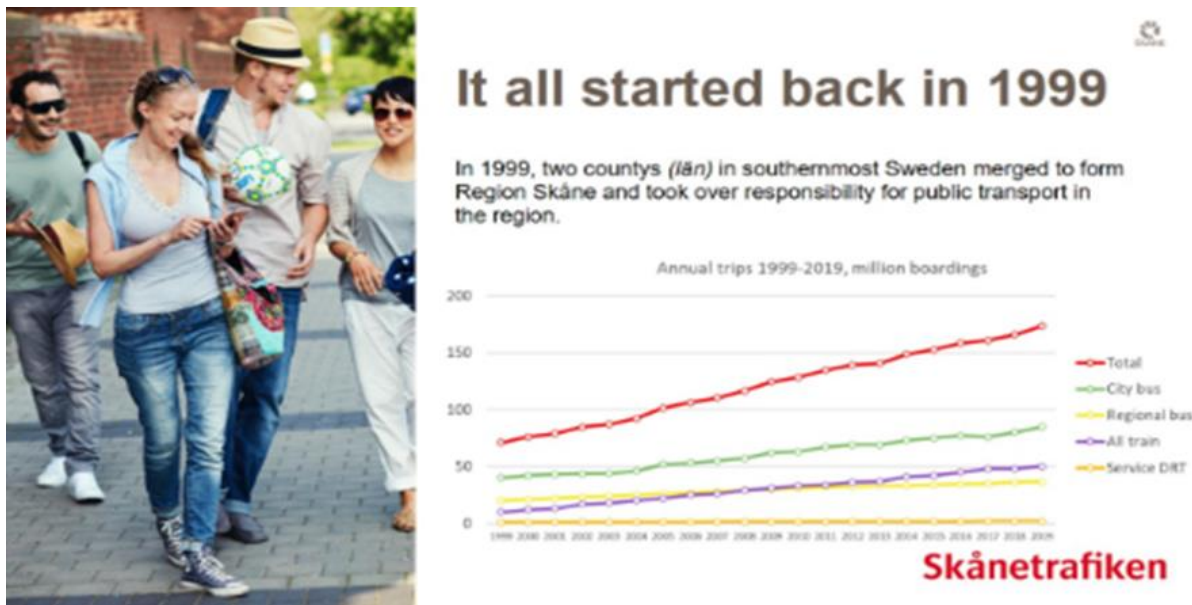
Her er Skånetrafikens tanker om, hvordan kollektiv trafik kan være konkurrencedygtig over for bilen.

- Tidsmæssigt attraktivt i forhold til bil (god rejsetidskvote, altså samlet turlængde over for længden af bilturen)
- Hurtig (kort rejsetid, få skifter)
- Kører ofte (høj omsætningshastighed)
- Pålidelig (god regelmæssighed med god punktlighed)
- Komfortabel (komfort i køretøjet, attraktive stoppesteder/knudepunkter)
- Trygt og sikkert
- Let at forstå og bruge (god information, klarhed og orientering)
- Overkommelig (forholdsvis rimelige billetpriser med nemme måder at betale for rejsen på).

Kilde: Skånetrafiken

I et oplæg med overskriften "Hur har Skånetrafiken lyckats att dra till sig 30 % af flere resander på 10 år?" af medarbejdere i Skånetrafiken Pernilla Lyberg og Carl Bjørklund på IDA's workshop "Omstilling

til bæredygtig mobilitet”, workshop 1, november 2022, redegør de to medarbejdere for den vellykkede mobilitetsstrategi. [Se deres præsentation.](#)



Som det fremgår, henviser flere af de eksperter og transportinteresserede politikere, erhvervsfolk m.fl., som vi har nævnt, omtalt eller citeret i denne rapport, til Skånetrafiken. Og også i netværket bag den foreliggende rapport er vi klart nok også inspireret af Skånetrafikens rapporterede succes. Og vi har hæftet os ved flere af de håndtag, man har drejet på og de virkemidler, man har gjort brug af for at øge kollektivtrafikkens geografiske tilgængelighed. Og vi er bekendt med ambitionerne om at videreudvikle transporten med kollektive transportmidler i Skåne. Og den erklærede intention om at få flere til at cykle eller gå. Vi har også noteret de konkrete mål, man har sat op for at øget antallet af borgere, som pendler til job eller transporterer sig til studier, skole m.m. med kollektive trafikmidler.

Vi har herudfra forsøgt at formulere mål, der kan relateres til de regionale geografier i Danmark. De følger her: Mindst 80-90% af borgerne, som er bosat i hver af de fem danske regioner, skal tilbydes mindst 10 daglige mobilitetsmuligheder (på hverdage), der sætter dem i stand til at bevæge sig med kollektiv transport til specifikke bestemmelsessteder i regionen inkluderende primært kommunale hovedbyer og stationsbyer men også fx rekreative områder og områder med fritidshuse. Og med en rejsetid på max. 40-50 minutter. Og når det kommer til udvalgte destinationer i en af de fem regioner (byer og bydele, virksomheder, erhvervsparker, institutioner, uddannelsescentre, regionale hospitaler, lokationer præget af vækst, dynamik samt centre i den pågældende region, som har en særlig betydning som drivere for vækst og lokal udvikling m.m.), har vi formuleret et mål om en rejsetid, der er lavere. Mål: Mindst 75-90% af borgerne, som er bosat i de fem danske regioner, skal tilbydes mindst 10 daglige (på hverdage) mobilitetsmuligheder med en rejsetid, der ikke overstiger 30-40 minutter. Der kan dog være grund til at se nærmere på Region Hovedstaden, med Storkøbenhavn, hvor udbygningsgraden for den kollektive transport i sagens natur vil være højere end i de fire andre regioner. Og overveje andre målformuleringer for denne region.

Se mere vedr. Skånetrafikens udvikling og de formulerede mål for den kollektive trafik:

<https://utveckling.skane.se/publikationer/regional-utveckling/trafikforsorjningsprogram-2020-2030/>

Region Nordjylland som eksempel til efterfølgelse

Den mindre Region Nordjylland ser ud til at have etableret en mere vellykket sammenhængende kollektiv transport sammenlignet med andre regioner. Regionens mobilitetsenhed har samtænkt alle transportformer og handlet differentieret i retning af skabe løsninger for både landdistrikter og storbyområdet Aalborg. Regionen overtog den regionale togtrafik i 2018 og har målrettet togtrafikken til de regionale behov. Regionen har haft fokus på at skabe attraktive knudepunkter og opgradering af udvalgte stationer med vægt på gode parkeringsforhold for cyklister.

Mobilitetskonsulent i Region Nordjylland Malene Kofoed Nielsen fremlagde på en mobilitetsworkshop, organiseret af IDA, en præsentation "Mobilitet i Nordjylland", hvor hun bl.a. fremhævede en vigtig succesindikator: væksten i passagertallet i den regionale togtrafik var fra 2018 til 2023 steget med 33 %. Et resumé af Malene Kofoed Nielsens præsentation kan læses i "[IDA Omstilling fra fire workshops november-december 2023](#)".

Præsentation: Mobilitet i Nordjylland ved Malene Kofoed Nielsen, mobilitetskonsulent, Region Nordjylland

Region Nordjylland har de senere år haft stigende **fokus på at tænke mobilitet og ikke kun udbud af (kollektiv) transport**. Samtidig erkendes det, at der er behov for at **tænke og handle differentieret** for at skabe løsninger både for landdistrikter og storbyområdet i Aalborg. Succeshistorier er skabt i form af **33% flere passagerer fra 2018 til 2023 i den regionale togtrafik efter, at regionen overtog den og målrettede den til regionale behov**. Ligeså har der været **fokus på at forbedre stationer** og i det hele taget **skabe attraktive knudepunkter**, hvor forskellige transportformer kan spille sammen og i alt skabe bedre mobilitet. På syv lokalbanestationer er der gennemført en række tiltag for at gøre dem cykelvenlige, og her har passagervæksten været på over 24% mod 13% på øvrige lokalbanestationer. **Den linjebårne**

kollektive trafik ønskes styrket på ruter med stort kundegrundlag, mens der **for øvrige områder skal skabes mere fleksible løsninger med Plustur, Flextur, samkørsel osv.** med knudepunkter som omdrejningspunkt og **samarbejde mellem mange aktører som et grundlæggende element**.

Region Nordjyllands succes med at overtage den regionale togtrafik kan inspirere til efterfølgelse i andre regioner.

Prioriter sammenhæng og gode skift

Der er vigtigt at sikre sammenhæng i den kollektive trafik, så der bliver gode skift mellem korresponderende tog og mellem tog og busser, med inspiration i det schweiziske Takt system og med lange gennemgående forbindelser. Der er mange steder for lange eller for korte skift. For korte skift betyder, at man ikke når sin forbindelse ved selv mindre forsinkelser, og at mindre mobile personer let kan miste forbindelsen. Og lange forbindelser uden skift foretrækkes af passagererne, som vi f.eks.

ser i Midtjylland, hvor en lang række passager udtalelser viser, at brugerne foretrækker de direkte forbindelser f.eks. fra Struer-Herning til Fyn - Sjælland og gerne fravælger forbindelser med skift i Vejle.

5.3 DET KOMMUNALE NIVEAU

Trafikselskabernes trafikplanlægning i form af køreplan og takststruktur skal foregå i et endnu tættere samarbejde med kommunerne i regionen end nu.

Kommunens væsentligste rolle er at finde løsninger på tilbringertrafikken til stationer og trafikknudepunkter, hvorfra transporten kan fortsætte med højklasset kollektiv transport.

Uanset om tilbringertrafikken foregår med bus, delebil eller samkørsel skal den være indeholdt og kunne søges i rejseplanen.dk. Det gælder for både daglige pendlerture såvel som for øvrige ønskede ture, som skal kunne bestilles med dags varsel.

Styrkelse af passagerindflydelse

Netværket anbefaler en sikring af Passagerrådene, f.eks. ved en reetablering af Passagerpulsens. Passagererne skal have et officielt talerør, som Passagerrådene, hvilket Passagerpulsens har støttet. Passagerpulsens har også haft vigtige opgaver med at lave analyser baseret på spørgsmål til passagerne om den kollektive transports tilstand og ønsker til forbedring af den kollektive transport. Kun en styrket stemme nedefra via brugerne af den kollektive trafikbetjening kan bidrage til løbende forbedringer af transportsystemet.

6 FORSLAG OM FORBEDRING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I LANDDISTRIKTER OG MINDRE BYSAMFUND

Hovedforfatter Leif Kajberg.

Netværkets opsummering af forslag til forbedring af den kollektive trafik i landdistrikter og mindre bysamfund:

1. Øg investeringerne i den kollektive trafiks infrastruktur
2. Øg driftsbevillingerne til kollektive transportformer. Støtten skal kanaliseres gennem kommuner og regioner. Formålet er at opgradere den kollektive transport og gøre den mere attraktiv
3. Fokus på kollektiv trafik-brugernes samlede rejse (jobpendling, skole, uddannelsessted, fritid m.m.) med henblik på at reducere antallet af skift og nedbringe ventetid
4. Der skal stilles skarpt på at forbedre koordineringen mellem bus og tog
5. Gennemfør en takstreform i den kollektive transport med henblik på at gøre det billigere at benytte de kollektive transportmidler
6. Fremme og udbrede Parkér & Rejs-løsninger, så folk, der bor langt fra stationerne, stadig kan drage fordel af den kollektive transport
7. Cykling - både på almindelige cykler og elcykler - skal fremmes og understøttes i landdistrikter og udkantsområder, f.eks. via udbygning af cykelstierne og ved at gøre det nemmere at få sin cykel med (lokal)tog og busser
8. Overvej en proces, der kan munde ud i vedtagelse af nye jernbaneanlæg med lokal og regional rækkevidde (supplement til eller korrigerende af Infrastrukturforliget fra 2021) og overvej genåbning af visse nedlagte jernbanestrækninger
9. Rygraden i det kollektive transportsystem (primært jernbanerne) kan suppleres med nye mobilitetsløsninger, nye mobilitetsknudepunkter, samkørselsordninger, som der kan ydes offentligt tilskud til, flextilbud, park & rejs, plustur, Mobility as a Service-ordninger (MaaS), digitalt understøttede delebilsordninger m.m. Men de udgør kun et supplement, som skal gennemtænkes og detaljeres inden implementering
10. Etablering af knudepunkter og hubs som omdrejningspunkter for mobilitet med forskellige transportformer i landdistrikterne. Fx også for koblingen mellem kollektiv trafik og samkørsel. Nyetablering og opgradering/modernisering af bestående knudepunkter
11. Mere fokus på tilbringertrafik, så man kan komme fra dør til dør. Det kan ske med en bred vifte af transportmidler: delecycler, samkørsel, delebiler mv. Man bør se alle disse former, som værende en del af den kollektive trafik, som ét samlet system med én billet – uanset hvordan man transporterer sig fra start til slut.
12. Informationsformidlingen med fokus på uregelmæssigheder og driftsforstyrrelser skal optimeres
13. Iværksæt analyse af stationer/standsningsteder med henblik på etablering af nye standsningsteder og eventuel lukning af ringe benyttede standsningsteder
14. Modernisering og opdatering af faciliteterne på stationer på jernbanerne (venterum, toiletforhold, åbning mod lokalsamfundet med aktive mødesteder for borgerne)
15. Igangsæt en proces med initiativer sigtende mod at forvandle busskure og stoppesteder til beskyttede opholdssteder for de ventende passagerer

16. Mere fokus på og gennemførelse af studier af samspillet mellem byudvikling og infrastruktur i landdistrikter og yderområder
17. Kommunikationsoffensiv bl.a. i form af kampagner, der kan klargøre bredt over for offentligheden, hvorfor det giver mening at benytte tog eller bus, og at folk aftaler at køre sammen i biler (samkørsel)
18. Tilvejebringelse af garantier for kollektiv mobilitet. Den kollektive trafik skal være lettilgængelig, og der skal fastsættes et minimum af daglige mobilitetsmuligheder for borgerne i de danske regioner (på hverdage). Tidsforbruget i forbindelse med ture med kollektiv transport skal nedbringes. Der skal endvidere opsættes konkrete kvantitative mål for øgningen af antallet af borgere, som pendler til job eller transporterer sig til studier, skole m.m. med kollektive trafikmidler. Og for fritidsrejser. Den oplagte inspirationskilde er her Skånetrafiken.

2024 ser ud til endnu engang at blive et skæbneår med reduktion af den kollektive trafik i Danmark. Adskillige regioner og kommuner har allerede udmeldt deres nedskæringsplaner i forbindelse med trafikfølb. Det gælder ikke blot kollektiv trafik i landdistrikter, men også flere byer. Holstebro kommune har annonceret en total fjernelse af den kollektive trafik. Fra sommeren 2024 vil kommunen således nedlægge alle bybusser. Og i 2022 blev der i Frederikshavn vedtaget en markant beskæring af bybusnettet. Vi oplever en nedadgående spiral: et fortsat forringet kollektivt transportsystem får de bedst stillede borgere til at fravælge den kollektive trafik til fordel for bilejerskab. Det bliver mere og mere vanskeligt for flere samfundsgrupper at opretholde deres mobilitet, herunder husstande uden bil, pensionister, unge under uddannelse og handicappede.

Problemet for regioner og kommuner er bl.a. den reducerede finansielle evne til at imødegå stigende energipriser. Den stærke stat med store finansielle midler og med et milliardstort økonomisk råderum har indtil videre ikke ønsket at bidrage til opretholdelsen af et velfungerende kollektivt transportsystem i regioner og kommuner.

Nedenstående figur viser tydeligt, at serviceniveauet i den kollektive trafik er lavt og uændret fra 2019 til 2023 for befolkningen i landkommuner og oplandskommuner. Det fremgår af en undersøgelse udarbejdet af Danmarks Statistik.

Andel af befolkningen med adgang til offentlig transport efter serviceniveau, kommunegruppe og tid

	2019	2023
Meget højt serviceniveau		
Hovedstadskommuner	20,8	18,7
Storbykommuner	5,1	8,1
Provinsbykommuner	2,7	3,2
Oplandskommuner	2,9	3,0
Landkommuner	1,3	1,4
Højt serviceniveau		
Hovedstadskommuner	47,4	48,6
Storbykommuner	47,5	43,3
Provinsbykommuner	28,9	28,0
Oplandskommuner	9,6	10,0
Landkommuner	8,0	8,3
Middel serviceniveau		
Hovedstadskommuner	15,5	15,0
Storbykommuner	20,8	21,8
Provinsbykommuner	23,3	23,8
Oplandskommuner	21,9	22,2
Landkommuner	21,2	21,1
Lavt serviceniveau		
Hovedstadskommuner	5,3	5,9
Storbykommuner	10,8	9,6
Provinsbykommuner	23,2	22,7
Oplandskommuner	32,6	33,4
Landkommuner	37,0	36,9
Intet serviceniveau		
Hovedstadskommuner	10,5	11,5
Storbykommuner	15,2	16,8
Provinsbykommuner	21,4	22,1
Oplandskommuner	32,4	31,2
Landkommuner	32,2	32,2

Enhed: pct

Forslag hentet fra en række kilder, herunder besvarelser af Netværkets henvendelse

Vi lægger ud med nogle markante skriftlige bidrag, som vi gerne vil trække frem og gå lidt i dybden med. Og viderebringe nogle citater fra.

Vi starter med **Karsten Lauritzen, direktør i DI (Dansk Industri) Transport**. Han skærer det ud i pap allerede i starten:

”Kollektiv transport er central for vores sammenhængskraft, fordi den binder Danmark sammen og giver os muligheder.

Mulighed for at komme på arbejde, mulighed for at passe uddannelse, fritidsaktiviteter, fritidsjob og fællesskaber, for at komme til lægen, købmanden og kortklubben. Alt det, der får vores liv til at hænge sammen og både giver den enkelte og samfundet værdi.

Derfor er det ikke bare en ærgerlig udvikling, men en helt forkert kurs, når man politisk ikke prioriterer den kollektive transport højere og sætter ambitioner for, hvad man vil med den”.

Og han lægger ikke fingrene imellem i påpegningen af, hvad resultatet bliver, når man fra politisk side bare lader stå til og uengageret kører videre ud ad det gale spor: ”Når man lader stå til, bliver servicen dårligere, og dermed bliver kollektiv transport uaktuel for mange flere i hverdagen, samtidig med at prisen for rejsen stiger. Det er selvsagt en rigtig dårlig kombination, der vil få flere til at vælge kollektiv transport fra”.

Og Lauritzen prikker eminent hul i en standardantagelse om, at de fleste da efterhånden har eller har nem adgang til bil. Og giver et kort signalement af den kollektive transports primære målgrupper eller segmenter: ”For det første har godt en tredjedel af de danske familier ikke adgang til bil. Det kan skyldes økonomi, kortvarige eller livslange funktionsnedsættelser, alder eller ganske simpelt ønsket om ikke at eje en bil.

Unge, der endnu ikke har kørekort, har stadig brug for friheden til at komme rundt på egen hånd uden deres forældres hjælp.

For ikke at tale om selvsamme forældres muligheder for at passe arbejde og dagligdag, hvis børneflokkene skal fragtes til alt af dem. Fra skole til fritidsaktiviteter eller fritidsjob, videre til venner og hjem igen om aftenen.

De mennesker, der ikke har råd til at have en bil, har stadig brug for at kunne komme til arbejde og fritidsliv”.

Lauritzen rammer også plet i sin beskrivelse af busbetjening, som ikke er tilpasset de faktiske behov hos dem, som efterspørger busser. Elendige køreplaner, og busser som spares væk. Og transportpolitisk er det galimatias, for der er brug for busser, de løser mange differentierede opgaver, og de er klimavenlige. Og det kan formuleres helt mundret og fængende, som Lauritzen gør det: ”Kollektiv er klimasmart”. Karsten Lauritzen er rigtig god til at tale den kollektive transport inklusive busdriften op og påpege dens betydning nationalt og på den store klinge: ”Udvikling starter med mobilitet, og mobilitet er friheden til at komme omkring på egen hånd til al den velfærd, der er grundlaget for vores samfund.

På den måde er kollektiv transport en politisk vindingsag, når det kommer til at indfri de mange visioner for et Danmark i bedre balance”.

Og han er klar i mødet, når det kommer til økonomi og drejer sig om at sammenkæde bevillinger og investeringer med vigtige målsætninger og sigtelinjer i samfundsudviklingen: ”Bedre kollektiv mobilitet forudsætter investeringer økonomisk, men vi skal ikke starte samtalen med at tale penge, for så risikerer man at undlade at se på det vigtigste: Hvordan skal vi kunne transportere os, så det understøtter det samfund, vi ønsker os?”. ”På den måde er kollektiv transport en politisk vindingsag, når det kommer til at indfri de mange visioner for et Danmark i bedre balance”. Det er ordlyden af hans afsluttende replik.

Men Karsten Lauritzen har også været ude med riven i et [andet skriftligt bidrag på Altinget.dk](#). Det blev bragt den 22. januar 2024, og denne debatkommentar havde overskriften: ”Dine frivilligbusser er en lappeløsning”, og adressaten var transportminister Thomas Danielsen. Thomas Danielsen vil supplere den kollektive transport med frivillighedsbusser og samkørselsordninger. Men denne løsningsmodel skyder Lauritzen ned. Danielsens vildfarelse er, at han vil gentænke den kollektive transport og skabe forvandling af den kollektive transport ved at indtænke lokale frivillighedsbusser og samkørselsordninger som en bærende del af fremtidens kollektive transport. Det duer bare ikke, for den kollektive transport binder Danmark sammen: ”Busserne binder hele Danmark sammen. Landdistrikterne med byområderne, provinsen med oplandet, forstæderne til de store byer. Børn og unge med deres skole og fritidsaktiviteter. Virksomheder med deres medarbejdere. Ældre med indkøb, socialliv og lægebesøg”.

Og Lauritzen uddyber kritikken i [et andet indlæg i Altinget](#) af frivillighedsbusserne: ”Frivillighedsbusser kan måske i enkelte tilfælde give mening. Men frivillighed kommer aldrig til at skabe den professionalisme, sikkerhed og stabilitet, som rutebusserne skaber i dag. Vi kan ikke efterlade landdistrikter, lokalsamfund, byer, unge, ældre og arbejdspladser uden sikkerhed for, at de har forbindelser til resten af samfundet”. Og Karsten Lauritzen advarer mod frivillige lappeløsninger. Han slår fast, at busnettet udgør en vital samfundsfunction. I stedet bør vi rette blikket mod Skåne og Skånetrafiken: ”I august 2023 foregik 33 procent af turene i Skåne med kollektiv transport. Sammenlignet var det otte-ni procent i Danmark. Årsagen skal findes i Skånetrafikkens mål om, at 40 procent af alle ture i et køretøj skal foregå i den kollektive transport. Samtidig har man fra statslig side i Sverige siden 2008 haft et mål om at fordoble den kollektive transport”. Med andre ord, her er virkelig noget at komme efter. Vi skal derfor have kortlagt og detaljeret det, man er så gode til i Skånetrafiken, så vi kan få overført og videreformidlet relevant know-how.

Og lige en supplerende kommentar fra vores side vedrørende samkørselsordninger: For der er et men, når talen er om samkørselsordninger: ”Men hvordan undgår man, at samkørsel forplanter sig i mere bilisme, underminerer grundlaget for de traditionelle løsninger og går på kompromis med behovet for professionalisme og forsyningssikkerhed? Og hvilke er klimagevinsterne ved denne løsning?” (citater fra Kollektiv Trafik Forums invitation til konference: ”[Debat: Nye og gamle løsninger i kollektiv mobilitet](#)” 8. april 2024).

Movias strategi for grøn omstilling

Som nævnt ovenfor, er det jo inden for buslinjerne, og ikke mindst i yderområder og landdistrikter, at meget falder sammen og smuldrer lige p.t. Meget i den aktuelle misere handler simpelt hen om massive nedskæringer i busdriften. Men alt ser ikke kulsort ud, der er også lyspunkter. Den grønne omstilling er således en kæmpechance for kollektiv trafik. Det hævder i hvert fald Marlene Holmgaard Friis, som er direktør for kunder og kommunikation i Movia [i dette interview til Kollektiv Trafik](#). Hun er selv sagt optaget af den kollektive transports image og omdømme: ”Den grønne omstilling er en chance for at forbedre den kollektive trafiks omdømme.” ”Og det er en chance, som skal udnyttes”,

fremhæver hun. Og fortsætter: ”- Vi er allerede langt med at omstille bustrafikken til fossil- og emissionsfri drift.

Og hun slår et slag for elbusser: ”- Elbussen er set fra passagerernes side et lille vidunder. Der er mindre støj, bedre komfort, aircondition og jævnere kørsel. Ovenikøbet er energiforbruget mindre”. Så den fossilfrie kollektive transport står højt på Movias prioritetsliste.

Marlene Holmgaard Friis ser også interessante muligheder i forhold til erhvervsvirksomheder. Erhvervslivet er således den nye stærke partner for bæredygtig transport. Derfor har Movia skruet op for sin rådgivning af erhvervsvirksomheder, når det kommer til grønne transportløsninger. Og hun uddyber: ”- Mange store virksomheder er meget motiverede for at introducere grønne transportløsninger for deres medarbejdere, og det viser sig som en stigende interesse for de erhvervsprodukter, som trafikelskaberne har haft i lang tid, siger Marlene Holmgaard Friis og fortsætter: ”- Samtidig begynder vi at se store, vækstende virksomheder, der hjælper med at finansiere kollektiv transport til deres medarbejdere – til gavn for alle brugere af den kollektive transport i lokalområdet. For nylig udvidede vi driften på en central buslinje i Hillerød takket være finansiering fra en lokal virksomhed. Det samme er ved at ske i Helsingør”.

Marlene Holmgaard Friis kommer også ind på sammenhængen mellem fysisk planlægning og trafikplanlægning: ”- Vi har gode erfaringer med at sikre god kollektiv trafikbetjening til nye bolig- og erhvervsområder i tæt samarbejde med kommunerne, så kollektiv trafik bliver en integreret del af byudviklingen. Kommunerne har bæredygtig mobilitet på dagsordenen, og det mærker vi som en stor interesse på dette område”.

Og hun fortsætter: ”- Det er blevet vigtigt for de store virksomheder at være i spidsen også med bæredygtig transport, og vi kan måle, at vi faktisk får mange nye kunder gennem de erhvervskort, vi udsteder”.

Selv om disse proaktive tiltag og satsninger nok mest retter sig mod vækst- og udviklingsområder i kommunerne og de store byers forstadsområder, kan denne type prioriteter og løsningsmodeller givetvis også tilpasses mindre byer og stationsbyers behov.

Men der skal politisk handling til, og der skal øremærkes ressourcer. Det kommer vi ikke udenom. Og her har vi en række udmeldinger og handlingsanvisninger til de politiske beslutningstagere.

Ja, buslinjerne nedlægges i hobetal p.t., men den kritiske vinkel er også nødvendig. Er køreplanerne således skruet rigtigt sammen og udformet mest hensigtsmæssigt? Er der overensstemmelse mellem brugernes behov og det faktiske udbud af buskapacitet? Det bør der stilles skarpt på. Og her er det nok mere trafikelskaberne, vi skal have fat i.

Det er vigtigt at rette blikket mod det kommunale og regionale plan og stille skarpt på den dårlige koordinering mellem bus og tog.

Fælleskronik af fire transportordførere i Folketinget

Det andet vigtige indspark, vi gerne vil pege på i denne sammenhæng, er en fælles kronik i Politiken den 22. december 2023 med MF'erne Jette Gottlieb (Enhedslisten), Sofie Lippert (SF), Stinus Lindgreen (Radikale Venstre) og Christina Olumeko (Alternativet) som skribenter. Kronikkens titel er: ”Sådan får vi en grønnere mobilitet i samfundet”. Og med promovoring af følgende budskab: ”Hvis vi skal nå klimamålsætningerne, har vi brug for politisk handling, der rykker transportsektoren langt længere mod en grøn fremtid”.

De fire skribenter, alle transportordførere, argumenterer for udarbejdelsen af fælles grøn mobilitetsplan, og i kronikken giver de deres bud på, hvordan vi når dertil. Hvilke uundgåelige valg, der må træffes, hvilke initiativer, der er må søsættes, og hvilke virkemidler, der må gribes til. Og hvad man må fravælge: kæmpe infrastrukturprojekter, der i den grad styrker en øget vejtransport på individuel basis.

Kronikørerne er bevidste om de kollektive transportformers krisetilstand. De opfordrer derfor regeringen til at indkalde til forhandlinger, der skal ”styrke den kollektive trafik, få langt flere op på cyklerne og generelt prioritere en grøn transportsektor”. Skribenterne går ind for en takstreform, der ”sikrer mere enkel, gennemskuelig og hensigtsmæssig taksering af de forskellige rejser med blandt andet lavere priser, særligt hvor tog og bus konkurrerer med bilen”. Takstreformen skal også ”sikre billige billetter til børn og unge”. Og skribenterne er fortalere for at ”styrke flextrafikken til rimelige priser, så folk kan være mobile uden at være afhængige af egen bil”. Hertil ønsker kronikørerne at fremme park & ride-løsninger, så folk, der bor langt fra stationerne, stadig kan drage fordel af den kollektive transport. Virkemidlerne omfatter også delebiler og en omlægning af afgifterne på transportområdet. Og så skal langt flere cykle, både i byerne og på landet; her er der behov for en massiv indsats. Det indebærer bl.a. en styrkelse af den statslige cykelpulje.

En sammenhængende kollektiv transport, som alle har råd til at benytte, er afgørende for mobiliteten på tværs af hele Danmark.

Forslag fra Sofie Lippert om sammenkobling af cyklisme og kollektiv transport

Det bør også nævnes, at Sofie Lippert fra SF, den 2. januar 2024 publicerede [et debatindlæg på Altinget.dk](#) med overskriften ”SF: Lad cyklen blive venner med bus og tog”. Vi citerer herfra afsnittet ”Tænk cyklen ind i den kollektive transport”: ”Der er altså argumenter nok for, hvorfor regeringen burde prioritere cykling højt, og der er mange steder at sætte ind.

Ét af de steder er muligheden for at kombinere cyklen med den kollektive transport.

I hovedstadsområdet kan man tage cyklen med i den kollektive transport – i metroen betaler man et tillæg, men i S-tog og busser er det gratis.

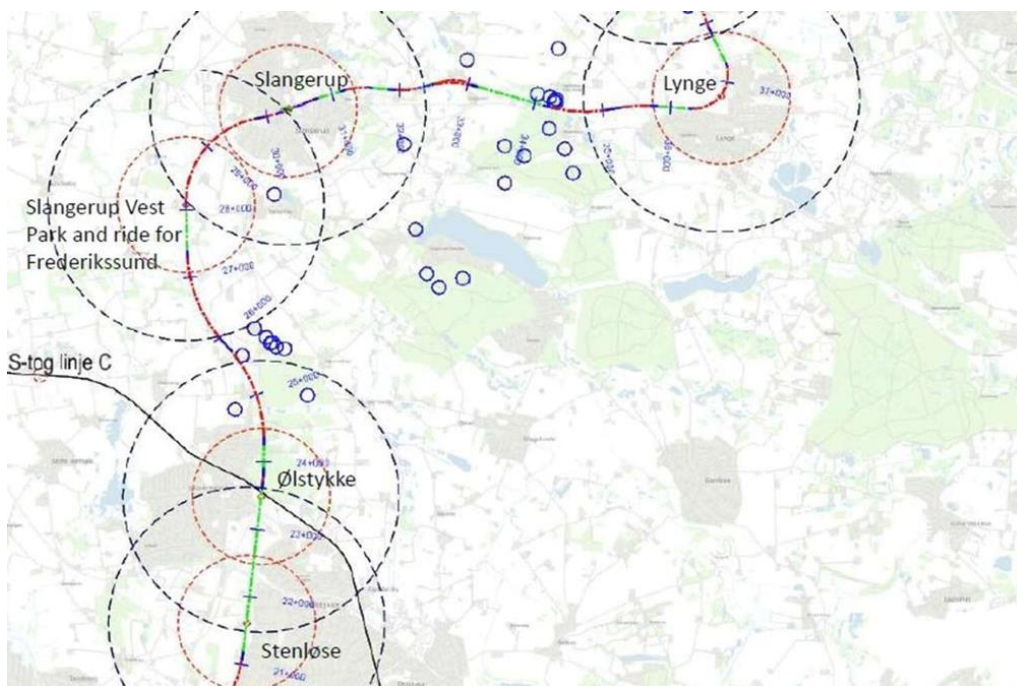
Det er et vigtigt skridt på vejen at sikre sammenhængende rejser både for dem, der bor lige ved stationen, og for dem, der har et stykke vej”. Men cyklen som transportmiddel har bestemt også en rolle at spille uden for hovedstaden og de større byer. Der skal derfor investeres i cykelinfrastruktur ”på landet”, i landdistrikter og i de mindre byer inklusive stationsbyerne. Cykelmedtagning skal fremmes således, at lokalbaner og busserne på nogle ruter får forbedrede forhold for dem, som gerne vil have cyklen med. Denne ”intermodale” dimension med venskaber mellem cyklen og tog og busser skal vi have øje for, og der skal tages initiativer med henblik på at gøre ”venskaberne” til virkelighed. På dæk og på skinner.

Styrkelse af jernbanen, den kollektive trafiks rygrad

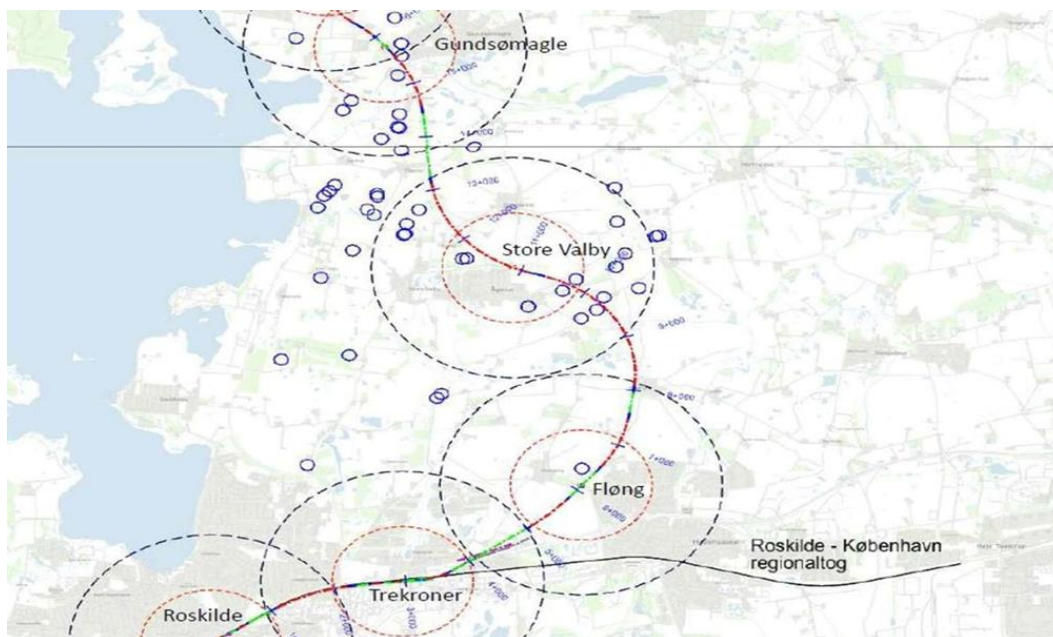
Forslag fra ingeniørstuderende Viktoria Sofie Skov

Hvorfor er der ikke tog fra Roskilde til Hillerød? Det spørgsmål har ingeniørstuderende Viktoria Sofie Skov stillet, og hun har taget skridtet videre og gennemført et analyseprojekt, der stiller skarpt på en sådan ny linjeføring for tog. Og fået avisomtale af sit projektforslag.

Her er Victoria Skovs bud på en rute for toget fra Stenløse og mod Hillerød.



I den sydlige ende kan man se, at både Fløng, Store Valby og Gundsømagle er tænkt ind, inden linjen når til Jyllinge og videre til Ølstykke og Stenløse.



Også genåbning af nedlagte jernbaner må klart have vores interesse. Og også her foreligger der et interessant projekt fra Viktoria Sofie Skov. Det har vi erfaret via kontakt til hende.

Projektet går ud på at genåbne eller reaktivere jernbanestrækningen Slagelse-Kalundborg. Det kan opnås ved at gøre strækningen mellem Værslev og Gørlev klar til togdrift igen. Det er ikke totalt urealistisk, da der jo i dag er skinner i form af en veteranbane mellem Høng og Gørlev. Og resten af vejen mod nordpå til Værslev er der cykelsti hele vejen, så tracéet er intakt. Og på deletaper mellem Høng og Slagelse kører der stadig tog (den er en del af Tølløsebanen). Den samme genåbningstankegang kan overføres på de forsvundne strækninger Slagelse - Næstved og Dallose - Skælskør. Fik man realiseret en genåbning af hele den tidligere jernbane mellem Slagelse og Kalundborg med alle deletaper, ville det helt klart bidrage til at tage luften ud af forslaget om en motorvej Rønnede-Næstved-Kalundborg.

Som Region Sjælland er gået ud med som en af infrastrukturelle og transportmæssige prioriteter og signaturprojekter, som man meget gerne så realiseret. Man ville, hvis det nævnte genåbningsprojekt for jernbanen til Kalundborg blev vedtaget, derigennem kunne argumentere pragmatisk for, at man begrænser sig til en motortrafikvej, altså udbygning af den eksisterende hovedvej i stedet for nyanlæg af en ny klimaskadelig og miljødelæggende motorvej. Og – hvis man partout skal tilgodese bilisterne – koblet med motortrafikvej mellem Slagelse og omfartsvejsystemet i Næsteds periferi. Vi er i Netværket for Bæredygtig Transport meget optaget af, hvad der har kunnet lade sig gøre i Tyskland på dette felt: genåbning af nedlagte jernbaner. Det er altså ret mærkeligt, at reaktivering af jernbaner øjensynligt er no go inden for magtpartierne i Danmark, når Forbundsregeringen i Tyskland har afsat støttemidler til sådanne projekter. Der er derfor al mulig grund til, at vores beslutningstagere kigger på udviklingen syd for den dansk-tyske grænse.

Man kunne også referere til Trængselskommissionen, der var virksom for en del år siden, og som i en række anbefalinger gav sit bud på opgraderingsprojekter inden for jernbanen i Nordsjælland: fx forlængelse af Farumbanen til Hillerød ledsaget af indfasning af S-togsbetjening på lokalbanen Lille Nord (og således at hvert andet tog sydfra til Hillerød kører videre til Helsingør). En S-togsvision, der ikke er blevet mindre aktuel efter åbningen af det nye knudepunkt Favrholt, som forbinder S-togsnettet med Frederiksværkbanen. Vi synes helt klart, at disse to projekter bør genbesøges.

Forslag fra region Syddanmark

Det er klart, at et forslag, som det, som Viktoria S. Skov har præsenteret om anlæg af en ny lokalbane mellem to vigtige byer i Øst- og Nordsjælland (bragt i Sjællandske Nyheder 21. januar 2024, opdateret samme dato), skal indgå i en større transportstrategisk kontekst. Her kan der illustrativt henvises til fx konsulentfirmaet Atkins, som for nogle år siden udarbejdede publikationen ”Oplæg til regionens drøftelser om BANESTRATEGISKE PRINCIPPER. Region Syddanmark, juni 2015 (Projektnummer 1011905). Og til præsentationerne på et NJS-seminar den 27. februar 2024 under overskriften ”Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden”. Det er Danmarks største lokalbaneselskab, Lokaltog A/S, som står for togdriften og er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen i Region Hovedstaden. I 2022 blev arbejdet med en opdatering af Visionsplan 2012-2025 igangsat. Den nye plan hedder Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035.

Udviklingsplanen er bygget op omkring følgende 5 temapakker:

- Basispakken: Nødvendige infrastrukturinvesteringer, der skal foretages i planperioden, for at holde togdriften kørende.

- Nye tog: Batteritog og deres effekter på drift og økonomi samt behov for fx ladeinfrastruktur.
- Banen i byen: Byudvikling og integration af stationsbygningerne i byens liv.
- Reduktion af rejsetid: Højere hastighed, driftsudvidelser, standsningsmønstre, passagereffekter.
- Stationer: Passagerinformation, niveaufri adgang, stationsforpladser, aptering mv.

Indholdet af temapakkerne er beskrevet lidt mere udførligt [i nyhedsindslag i Kollektiv Trafik Forums nyhedsbrev](#)

Forslag fra Region Midtjylland

Region Midtjylland har udarbejdet en henvendelse til Regeringens ekspertudvalg, i hvilket Regionen præsenterer fem strategier eller anbefalinger til styrkelse af den kollektive transport. Det er Regionens specialudvalg Regionalpolitisk forum for mobilitet, der har formuleret de fem anbefalinger. En mere detaljeret beskrivelse af strategierne/anbefalingerne findes her: [find hele kataloget med anbefalinger her](#).

Og her er de i kort form:

Abonnementsbillet

Som led i udviklingen af en abonnementsbillet med fri adgang til kollektiv mobilitet i en afgrænset geografi gennemføres et forsøg i 2025, hvor 20-30 personer afprøver en abonnementsbillet.

Fra buskur til mødested

Busskure og stoppesteder bør forvandles til aktive mødesteder for borgerne i landdistrikter og mindre byer. På mødestederne mødes forskellige transportformer, der derved bliver samlingssted for lokale målgrupper. Der tages initiativ til at udvikle mødesteder og knudepunkter med adgang til mobilitet.

Gratis kollektiv transport

Der bør igangsættes et arbejde med gratis transport til unge under 25 år, uanset om transportformålet er uddannelse, læreplads, arbejde eller fritids- og kulturaktiviteter. I 2025 gennemføres en prøvehandling i en midtjysk kommune med test af gratis transport til unge under 25 år. Region Midtjylland deltager i prøvehandlingen.

Virksomheders grønne pendlerplaner

Man anbefaler at rådgive virksomheder om bæredygtig pendling. Rådgivningen tager udgangspunkt i en række gode råd til grøn pendling, som er udviklet af deltagerne i det regionalpolitiske forum. Region Midtjylland realiserer anbefalingen i samarbejde med Dansk Industri og med rådgivning og sparring fra FDM.

Skub til mobilitetsvaner

Den sidste anbefaling går på udviklingen af kommunikation og fælles kampagnemateriale, som skal inspirere ansatte i midtjyske virksomheder til pendle mere bæredygtigt til arbejde. Region Midtjylland tager sammen med deltagerne fra det regionalpolitiske forum initiativ til en prøvehandling med kampagne centreret om Skejbyområdet i Aarhus og omkring Midtjyske Jernbaner i Vestjylland.

[Se kilde.](#)

Forslag fra Danske regioner

I det hele taget går vi stærkt ind for, at der bliver sat fokus på den regionale dimension. Også når det gælder om at redde og sikre en fremtid for kollektiv trafik og bæredygtig mobilitet uden for byerne, i landdistrikter og udkant. Vi kan i denne sammenhæng henvise til et visionsudspil og markeringspapir med titlen ”Regional mobilitet. Regionale hovednet og nye mobilitetsløsninger indspil fra Danske Regioner. Indspil til Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet” (november 2023).

Udspilletets forside viser et Danmarkskort med en masse grønne streger på kryds og tværs og nogle få røde streger, som er de jernbanestrækninger, der trafikeres af lokalbanerne. Den aarhusianske letbane er også med her. Virvaret af grønne streger på kortet illustrerer utvivlsomt vejsystemet hertillands. Danske Regioners indspil er særligt interessant, vi anbefaler derfor, at det nærstudies; et par af koncepterne er helt centrale, bl.a. knudepunktstænkningen og forestillingen om regional mobilitet til forskellige geografier. Og anbefalingen vedr. bedre mobilitet for unge (s. 30-31) med forslaget om implementeringen af en ny ungerabat, der vil gøre det mere attraktivt for flere unge at vælge kollektiv mobilitet.

Danske regioner understreger regionernes forskelligartethed og dermed behovet for forskellige strategier for udbygning af den kollektive transport. Det understreges via figuren anvendt i temaafsnittet Organisationstruktur og planlægning.

Danske regioner har spillet ud med følgende 10 forslag til forbedring af den kollektive transport:

1. Regionale hovednet
2. Samkørsel
3. Cyklisme og cykelinfrastruktur
4. Busfremkommelighed og BRT
5. Knudepunkter
6. Parkér- og Rejsstrategi
7. Mikrodelemobilitet
8. Bedre mobilitet for unge
9. Virksomheder, kollektiv mobilitet og mobility management
10. Brugervenlig MaaS-app

[Se kilde.](#)

Noget, vi også gerne vil komme omkring, er tog- og busoperatørernes måde at *performe* på. Man bør slå ned på dem, som gør det på en kritisabel måde, med aflysninger og forsinkelser i hobetal og lemfældig efterlevelse af princippet om knudepunktsbetjening og dårlige skiftemuligheder for togbrugere (Vejle fx, når lyntoget, DSB's, kører før det forsinkede tog fra GoCollective (tidligere Arriva) på ”Den skrå Bane”, Struer-Herning-Vejle) kommer til perron). Og så er der jo fortløbende de dårlige efterretninger om GoCollective og Thybanen. [Se kilde.](#)

Essensen af det her er, at mange aflysninger, længerevarende forsinkelser, togbuskørsel, hyppigt signalsystembøvl, togselskabers manglende fortrolighed med deres materiel, dårlig regularitet og skrabet eller fraværende service spænder ben for den kollektive trafik.

Heraf følger også, at informationsformidlingen med fokus på uregelmæssigheder og driftsforstyrrelser skal optimeres. Når aflysninger, driftsændringer, togbusindsættelse forekommer, skal oplysningerne herom videreformidles til togbrugere og buspassagerer så hurtigt som muligt og i korrekt form. Vi vil gerne understrege vigtigheden af pålidelig og opdateret information til togbrugere og buspassagerer

m.fl. Sidstnævnte skal løbende og hurtigt modtage opdaterede digitale oplysninger om uregelmæssigheder driftsændringer, aflysninger og oplysninger om erstatningsbefordring (togbusser fx) m.m. Og her kan der også være grund til at sætte en tyk streg under de forpligtelser, en statslig instans som Banedanmark har på dette punkt. Det er ikke bare trafikelskaber og togoperatører, der skal give korrekt information om toggangen og busdriften, men også "den nationale infrastrukturforvalter" (via "din station/mit tog").

Men vi skal også "tage ja-hatten på" og trække et par positive, efterlignelsesværdige eksempler frem. For de findes faktisk, selv om man nogle gange skal lede længe. Og her kan vi helt oplagt skele til MJBA, Midtjyske Jernbaner, Lemvigbanen, som ofte er fremme i skoene og bare kan det der med at synliggøre sig over for brugere og medier og har kreative bud på serviceforbedringer til sine daglige togbrugere. Et af de [seneste tiltag](#) er forbedring af ventefaciliteterne på seks standsningssteder.

Som kobles med uddeling af paraplyer på en af morgenafgangene på Banen. Banen har i øvrigt fået et "luksusproblem": "Vi har nemlig fået mange flere kunder, særligt børn og unge, der tager toget til og fra skole. Det er vi rigtig glade for." (glad smiley)

Rygraden i det kollektive transportsystem skal understøttes og suppleres af nye mobilitetsløsninger, eksempelvis etablering af nye mobilitetsknudepunkter, samkørselsordninger, forsøg med park & rejs, plustur, Mobility as a Service-ordninger (MaaS), digitalt understøttede delebilsordninger m.m. Men det centrale spørgsmål er her: Hvad med dem uden bil? Plustur, flextur o.l. må betragtes som sekundære, erstatningsprægede løsninger. Som befinder sig i udkanten af den kollektive transports bærende piller: tog og bus. Brugernettede oplysninger om sådanne transportmuligheder, køreplaner, adgangen til ture, tidsmæssige aftaler m.m. – i situationer, hvor der gøres brug af disse transportformer – skal så vidt muligt indarbejdes i Rejseplanen. Og de skal kun håndteres på kommunalt niveau.

Og vi skal selvfølgelig ikke gå uden om den varme grød, som katten, og lukke øjnene for, at der kan være mennesker, der bor så yderligt, så langt væk fra bymiljøer, landsbymiljøer, og så langt fra busstop og standsningssteder for lokalbaners tog, helt derude, hvor kragerne vender, at bilejerskab kan være en nødvendighed.

Forslag indhentet fra besvarelser af Netværkets henvendelser

Hjalmar Christiansen, ansvarlig for transportvaneundersøgelserne på DTU

Hjalmar Christiansen lægger ud med en generel konstatering: "Min generelle analyse, at det som hovedregel ikke er muligt at levere en kollektiv trafik i udkantsområder, som er økonomisk og klimamæssig bæredygtig. Derfor kommer der ikke forslag herfra, som er målrettet udkantsområder og landdistrikter".

Hjalmar Christiansen opfordrer derfor på det kraftigste til, at der tænkes i ikke-kollektive løsninger. Med taxakørsel, flextrafik eller samkørsel som eksempler. Men disse transportformer er bestemt ikke uden problemer (klima og energiforbrug), understreger han og supplerer med uddybende bemærkninger. Overordnet skal der derfor tænkes i ikke-kollektive løsninger: taxakørsel, flextrafik eller samkørsel. Det skal dog ikke skjules, at vi fra Netværket for Bæredygtig Transports side ikke er særligt begejstrede over for fremhævelsen af disse løsningsmodeller. Undtaget fra Hjalmar Christiansens generelle analyse er imidlertid skolebusser, "der helt naturligt skal være åbne for alle og hvor ruten så vidt muligt skal lægges, så den også betjener stationer eller andre trafikterminaler i området".

Men vi bider mærke i følgende forslag fra Hjalmar Christiansen:

En køreplansreform, hvor den kollektive trafiks markedsandel er hovedfokus

Sanering af jernbanestationerne:

Luk ca. 30 stationer uden markedsgrundlag

Åbn ca. 50 nye stationer på steder med markedsgrundlag

Det er et interessant forslag, som dog kræver en særskilt dybtgående analyse. For hvad vil det fx sige, at en station eller et standsningssted har markedsgrundlag? Der er ingen tvivl om, at der vil være stor opbakning til (gen)åbning af stationer fra lokale beboere og virksomheders side. Men lukningen af standssteder vil næppe gå upåagtet hen, og kan give anledning til lokale protestaktioner m.m.

Men vi vil rigtig gerne være med til saneringen af stationerne, fysisk set, som bygninger. Eksempelvis har vi i en del år efterlyst, og også skrevet debatindlæg om, bedre toiletforhold. På stationerne. Toiletforhold er en gammel kending, som vi har været omkring mange gange. Men faciliteterne på stationer og standsningssteder kan generelt opdateres og gøres meget mere brugervenlige. Venterumsfaciliteterne skal således forbedres kraftigt. Og informationsformidlingen til passagerer skal mange steder efterses og have et løft. Og naturligvis må overholdelse af køreplaner være en topprioritet! Der skal være et kunde/brugerfokus i information og markedsføring.

Og så noterer vi et eksempel på en flot udbygning af jernbanestation med adskillige sociale funktioner: Sorø jernbanestation, hvorfra RBTs næstformand Kjeld A. Larsen den 7. februar tog en række fotos. Sorø station er virkelig værd at skrive hjem om; der foregår her rigtig meget af lokalt kulturelt tilsnit, og vores indtryk er, at caféen er meget værdsat af pendlere, men andre togbrugere og folk, der bare kommer forbi, finder også vej ind i den. Den ældre, bevaringsværdige stationsbygning fungerer også som en slags lokalt aktivitetscenter. Kort sagt, der findes et fantastisk miljø på stationen med et multikulturelt indhold. Sorø station er derfor et eksempel til efterfølgelse andre steder.

Stationen .co

Kontorfælleskab, mødelokaler, co-creation og meget mere
- en inspirerende ramme om arbejdslivet

Sorø Station er til daglig en levende ramme om møder, events og udveksling af viden. Her finder du kontorum, mødelokaler, værksteder, yogastudie og arbejdsfællesskaber med direkte adgang til naturen.

Miljøet er kreativt og går på tværs af mange brancher. Her mødes folk, der arbejder med designtænkning, teknologi, software, coaching, 'inans', markedsføring og meget andet.

Alle faciliteter kan benyttes fast eller efter behov.

Lik for gode oplevelser og samarbejde er det, der giver stedet dynamik.

Boo og læs mere på stationen.co

Sorø station er et knudepunkt, som forbinder lokalområdet med verden omkring. En mulighed for at møde andre mennesker og få nye indtryk.

Det er Danmarks næstældste stationsbygning og oprindeligt arbejdsplads og bopæl for folk, der arbejdede ved banen. Her kunne man møde Stationsforstanderen, folk der solgte billetter, hjælp med bagage, vand til damptogene, skiftespor og meget andet.

Stationsforstanderens bolig er i dag istandsat med blik for den originale arkitektur og kan bookes til møder og events. Tårneloft og værelser fungerer som kontorum og yogastudie. I bygningens sidelængder findes rå rum til værkstedsaktiviteter.



Også Stationsstuen på Holstebro Station har noget at byde ind med her. Her findes en tilsvarende afslappet og kreativ stationsindretning med café. Og her kan man også afhente pakker.

Forslag fra Lene Ahle Skoubo, Herning Kommune

Lene Ahle Skoubo foreslår i et af sine bidrag, at ”tog bør stoppe i flere mindre byer, hvor der et potentiale”, og hun beskriver indførelsen af et ”tryknapsystem”, således at der kun standses ved behov. Lene Ahle Skoubo oplister og beskriver derudover en række krav til busindretning og tilpasningen til busbrugernes særlige behov. Fx automatisk fastspænding af kørestole i bybusser. Og det er noget, som vi helt klart bakker vi op om.

Forslag fra Lasse Schelde, Ingeniørforeningen, IDA

Lasse Schelde lægger vægt på en større indsats for kombinationen bus og cykel. Og det støtter vi op om. Ja, det er vigtigt at kombinere cykel og stationer og vægte den intermodale dimension. Dog ikke nødvendigvis således at der sikres cykelmedtagning i de skinnelbaserede transportmidler generelt. Men gode skifteforhold er essentielt.

Schelde er også inde på identifikationen af mobilitetsknudepunkter i landdistrikterne, eftersom det er her, hvor flere mobilitetsformer kobles sammen. Vigtige nøgleord er i denne kontekst: ”Bus, delebil, cykler overdækket, opladningsmuligheder og mulighed for i en automat at kunne købe cykelslanger og lygter. Mulighed for opladning af både cykler og biler. Evt. aflåselige bokse til cykler”. Etableringen af

mobilitetsknudepunkter med de her beskrevne funktioner i landdistrikterne og tyndt befolkede områder må være et højt prioriteret satsningsområde. Det vil gøre det mere attraktivt at bruge cyklen ”på landet” og uden for de store byer. Også med mulighed for sundhedsmæssige gevinster. Det er vigtigt at lægge grunden til en mentalitetsændring i landdistrikterne, der indebærer, at nogle af de mere ressourcestærke beboere overvinder mentale barrierer og træghed og sætter sig i sadlen, når der skal pendles til job, skole eller gymnasium. Eller til supermarkedet, som måske ligger nogle kilometer væk. Når man tænker i udbygningen af cykelinfrastrukturen, bør det også overvejes at anlægge cykelstier langs motorvejsstrækninger.

Otto Anker Nielsen, professor, divisions- og sektionsleder ved DTU Transport

Vi noterer her forslaget om at fremme samkørsel via apps. Citat: ”Det er meget dyrt og svært at sikre en god fladedækning af den kollektive transport. Det gælder landområder, mellemstore byer, forstæder og i perioder af døgnet med lille efterspørgsel også i byerne. Samkørsel via app’s er en måde at sikre god mobilitet i disse områder, samt sikre god ”last-mile” transport til/fra hovednettet i den kollektive trafik. Det kan som i Frankrig fremmes ved at give kommuner, regioner og trafikselskaber mulighed for at støtte samkørsel, og ved at hæve grænsen for skattepligt for bilister, der medvirker til samkørsel”.

Susanne Krawack, mobilitetsplanlægger med eget konsulentbureau

Susanne Krawack slår i de bemærkninger, der går på yderområdernes kollektive mobilitet og bæredygtige transport, indledningsvis fast, at der skal meget mere fokus på tilbringertrafik, så man kan komme fra dør til dør. Og man skal kunne bevæge sig rundt i ét samlet kollektivt system med én billet. Altså takstmæssig forenkling. Citat: ”Det betyder, at man skal have langt mere fokus på tilbringer-trafik, så man kan komme dør til dør. Det kan ske med delecycler, løbehjul, samkørsel, delebiler mv. Man bør se alle disse former, som en del af den kollektive trafik som ét samlet system med én billet – uanset hvordan man transporterer sig. Med en stærkere tilbringer ordning kan man rette hovedlinjerne ud og sløjfe en række standsningssteder, så hovedruterne bliver hurtigere og derfor bedre kan konkurrere med bilen”.

Susanne Krawack slår også et slag for tilskud til samkørsel: ”Vi må kunne få folk til at tage hinanden med når de kører i bil og at give et tilskud til samkørsel vil skabe bedre mobilitet i yderområderne for langt færre midler end de store busser koster”. Det synes vi fra Rådets side er et forslag, der fortjener nærmere overvejelse, og som der bør arbejdes mere med.

Interessant er også forslaget om funktionsudbud, et nyt udbudssystem, hvor det offentlige tilrettelægger hovedruter for tog og bus og lader resten være op til et samarbejde mellem forskellige operatører.

Og vi tilslutter os naturligvis forslaget om at sikre større tilskud til den kollektive trafik – gennem bloktilskud til regionen.

Kirsten Bachmann, Sønderborg kommune, medlem af byrådet

Kirsten Bachmann har spillet ind med fire meget centrale markeringer, som har meget fokus på landdistrikterne. Den første angår flextilbuddene, som bør anvendes i meget større omfang. Begrundelse: ”De er fleksible og brugerne kan hentes ved døren. I Sønderborg har vi én busrute der

kører på tværs af kommunen. Den har det største passagertal og kører typisk to gange i timen. I rush-Hou [myldretiden] kører den op til tre gange”. Flextrafikken bør således gøres til en integreret del af den kollektive trafik.

Kirsten Bachmann er desuden fortaler for oprettelsen og udbredelsen af en fælles platform, som kan styrke samkørsel. Begrundelse: ”Det kan bidrage til at måske flere kan undvære bil nummer to, og der er færre biler der kører tomme. En fælles platform der kunne bindes sammen med Rejseplanen vil være gode (EKS: NaboGo)”.

Bachmann foreslår desuden, som det tredje punkt, at man tænker i og i praksis opererer med forskellige kategorier af transportbrugere. Og disses ”sociologiske profil”. Citat: ”Unge mennesker er til samkørselsordninger. Ældre mennesker vil gerne hentes ved døren”. Der skal med andre ord være flere tilbud inden for transportformerne, som er rettet mod forskellige målgrupper. Denne målgruppetænkning er, synes vi, OK; og værd at arbejde videre med.

Kirsten Bachmanns fjerde punkt vedrører initiativer og tiltag sigtende mod bedre kommunikation bl.a. i form af kampagner, der kan klargøre bredt over for offentligheden, hvorfor det giver mening, at folk kører sammen i biler (samkørsel), og forklarer, hvorfor de skal tage bussen.

Frederik Dahler, Rød-Grøn Ungdom

Frederiks Dahler har reageret på Rådets henvendelse ved at fremsende udspillet Bind Danmark sammen. Rød-Grøn Ungdoms forslag til god og gratis offentlig transport i hele landet (januar 2024) med tre hovedpunkter:

Gratis offentlig transport – skattefinansieret.

Bevar lukningstruede busruter. Ja, det er et vigtigt punkt, som vi naturligvis fuldt ud tilslutter os. Det er noget helt basalt.

Desuden: Hyppigere afgang, hvilket vi også går ind for.

Netværket går ind for at etablere gratis kollektiv transport for studerende og lavindkomstgrupper, men ikke gratis transport generelt

Annette Kayser, Københavns Kommune

Annette Kayser nævner i sin besvarelse Skåne og Skånetrafiken, hvor man i høj grad har investeret i og styrket den kollektive transport. Byudvikling tilknyttet kollektiv trafik er ikke kun relevant for større byer.

Kaysers besvarelse rummer nogle spændende bemærkninger om knudepunkter og byfunktioner, der også har relevans for diskussionen af landdistrikternes kollektive trafikbetjening. Hun uddyber: ”Det er velkendt at stationsnær lokalisering, især af arbejdspladser, betyder at flere bruger toget ligesom stationsnær placering af funktioner som fx indkøb, institutioner, sundhedshuse, fritidsaktiviteter og andre services kan gøre det mere attraktivt at bruge den kollektive trafik”.

Og fortsætter: ”Dette gælder ikke kun i de større byer eller ved de store stationer. Fx fik Lokaltog og Movia i 2022 lavet en analyse af lokaltogstationernes potentialer, hvor byrumsanalyser og interviews med borgere og rejsende fra seks stationsbyer viste at lokalplanlægningen ikke længere understøtter brugen af den kollektive trafik, en tendens som desværre er et gennemgående træk for stationsbyer i hele Danmark. Analysen konkluderer bl.a. at der nationalt er brug for at fokusere på byplanlægning i

sammenhæng med kollektiv transport, for at understøtte de bæredygtige trafikvalg, så placering af institutioner, handel og kollektiv trafik går hånd i hånd. Se også [konferencebidraget] [View of DK2020, Mobilitetsstrategier og stationsbyernes potentiale](#). Mere levende områder og dermed flere mennesker omkring knudepunkter bidrager også til øget tryghed. Og tryghed ved stationer har betydning for brugen af den kollektive transport, især i ydertimer”.

Kayser omtaler i sin besvarelse også Sjællandsprojektet fra 2009. Det viste, at ”byudvikling knyttet til kollektiv trafik ikke kun er relevant for de store byer. I projektet blev der opstillet et Strukturbillede 2030, der omhandler byudvikling og infrastruktur i Region Sjælland, der skaber grundlag for at udvikle den kollektive trafikbetjening og for at skabe tiltrækkende byer og flere arbejdspladser i regionen. Samtidig vil det bidrage til at reducere regionens CO2 udledning fra især trafik”.

En formulering (citatet), som vi fra Netværkets side synes er rigtig god og præcis.

7 FORSLAG TIL LØFT AF BÆREDYGTIG KOLLEKTIV TRANSPORT/MOBILITET I DE STØRRE BYER

Hovedforfatter Kjeld A. Larsen.

Opsummering af vigtigste forslag til udbygning af den kollektive trafik i større byer:

1. Håndhævelse af fingerplanen og stationsnærhedsprincippet
2. Samlet offentligt ejerskab omkring stationer.
3. Sikring af bedre adgangsveje til stationer
4. Vægtning af samspillet mellem kollektiv transport, cykeltrafik og gang
5. Mere funktionel indretning af cykelparkeringsanlæg
6. Reservation af et spor til busser på tosporede vejbaner med forkørselsret ligeud og drejning i kryds
7. Større satsning på delebilisme
8. Hurtigere regionaltoget kombineret med gennemgående tog
9. Genbesøg Aftale om infrastrukturplan 2035 fra 2021 og fjern miljødelæggende og lidet rentable motorvejsprojekter til fordel for bæredygtige investeringer i ny kollektiv infrastruktur
10. Etablering af en N-S gående ekspres S-togstunnel i København til aflastning af røret i det eksisterende og overbelastede S-togsnet. S-togstunnelen kan samtidig betragtes som en alternativ satsning til M5 udbygning og Lynetteholmprojektet
11. En satsning på flere letbaner i Københavnsområdet og gennemførelse af de planlagte 2. etaper i Aarhus og Odense

Den kollektive transports andel af anvendte transportmidler i de større danske byer er ikke imponerende. De nødvendige investeringer i og skift til kollektiv transport skal kombineres med parallel friktion i forhold til den dominerende fremkommelighed for personbiler, eksempelvis via trængselsafgifter, opstramning af parkeringsnormer, afgiftsforhøjelser på brændstof, fartgrænse på 30 km i bycentrum, cykelgader. De alternative kollektive tiltag skal både være let tilgængelige og bekvemmelige for at opnå den nødvendige tiltrækningskraft for bilejere. Desværre har den politiske vilje til at tæmme bilismens dominans ikke været til stede/har haft trange vilkår.

I det følgende beskrives nødvendige tiltag til fremme af kollektiv mobilitet. Netværket for bæredygtig transport har indsamlet adskillige forslag til nødvendige tiltag til fremme af den kollektive mobilitet fra transportforskere og personer med administrativ erfaring med transport, som Netværket vil gøre brug af i rækken af forslag.

Håndhævelse af fingerplanen og stationsnærhedsprincippet

Det er velkendt at spredt bebyggelse fremmer brugen af bil, mens tæt bebyggelse med mangfoldige arbejdspladser og servicefunktioner som butikcentre, offentlige institutioner, sundhedshuse, fritidsaktiviteter ved tilgængelige stationer appellerer til større brug af den kollektive trafik.

Som påpeget af transportforsker Otto Anker Nielsen kan højere tilladte bygningsnormer og mindre parkeringsnormer gøre det attraktivt for private investorer at byudvikle omkring stationer. Vi er positivt

indstillet over for, at man i denne specifikke sammenhæng fraviger krav til normer for parkeringskapacitet, og at man dermed undlader at operere med minimumsnormer for parkeringsanlæg. Til støtte herfor vil vi gerne bringe et citat fra en kommentar af Otto Anker Nielsen: "Lavere parkeringsnormer; man kan også overveje helt at undlade minimumsnormer (altså at der slet ikke er krav om etablering af parkeringspladser). Fordi det er meget dyrt at bygge parkeringspladser, kan det faktisk gøre det mere attraktivt for developere at bygge stationsnært. Paris har også en spændende model, hvor de ligesom krav om en andel af almindnyttige boliger, så har de "almennyttige butiksljemål", der gør det muligt for små butikker at etablere sig stationsnært (som bagere, etc.)".

Annette Kayser, transportmedarbejder i Københavns kommune, peger på en omfattende undersøgelse af transportadfærd mellem bopæl og arbejdsplads:

"Den umiddelbart mest dybdegående og relevante undersøgelse for København er udarbejdet (af Peter Hartoft-Nielsen og Ida Maria Reiter) under BY og BANE-projektet på Aalborg Universitet. Projektet analyserer transportadfærd mellem bopæl og arbejdsplads blandt ca. 20.000 medarbejdere på 117 større kontorarbejdspladser i hovedstadsområdet. Formålet er at belyse, hvordan lokalisering af arbejdspladser og bopæl påvirker transportadfærd, herunder effekter af stationsnær lokalisering. Analyserne viser, at der er en klar trafikaleffekt af stationsnær lokalisering af større kontorarbejdspladser i form af en højere markedsandel for den kollektive transport og mindre kørsel i bil. Størrelsesordenen af de trafikaleffekter er, at stationsnær lokalisering af større kontorarbejdspladser indebærer, at der er dobbelt så mange af de ansatte, der benytter kollektiv transport i den daglige pendling, og at ansatte i gennemsnit dagligt kører 10 til 15 km kortere i bil. Undersøgelsen viser, at der også er betydelige trafikaleffekter af stationsnær lokalisering af boliger. Ligger en bolig tæt på en station, er der flere, der benytter kollektiv transport i den daglige pendling i myldretiden, mens færre benytter bil. Effekten af stationsnær arbejdspladslokalisering forstærkes således af stationsnær boliglokalisering."

>> [Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet 2017: - første rapport med hovedresultater og analyser — Aalborg Universitets forskningsportal \(aau.dk\)](#)

Samlet offentligt ejerskab omkring stationer

En del af arealerne omkring danske stationer er ejet flere offentlige myndigheder, eksempelvis DSB, BaneDanmark, lokalbaner og kommuner, hvilket vanskeliggør en koordineret planlægning af arealet. Otto Anker Nielsen har peget på, at Norge har samlet ejerskab i ét offentligt selskab. Den model kunne med fordel afprøves i Danmark.

Sikring af bedre adgangsveje til stationer

Ifølge Otto Anker Nielsen er der ret store tidsgevinster at hente ved at sikre bedre adgangsveje til stationer, fra adgangsveje i begge ender af perronerne, til lokale stinet, der er rarere for fodgængere og hurtigere for cyklister tillige med udvidet cykelparkering, hvorfra der er let adgang til perroner.

Vægtning af samspillet mellem kollektiv transport og gang

Annette Kayser har i sit arbejde for Københavns kommune bl.a. haft fokus på, hvordan indretningen af gangarealet til den kollektive trafiks knudepunkter kan forøge tiltrækningskraften til øget brug af kollektiv transport. Den gode psykologiske oplevelse kan nedbryde den fysiske afstandsbarriere. Annette peger på forskning, der viser, at langt det meste af transporten til og fra stationer foregår til fods. Derfor skal der sættes fokus på fodgængerforhold til stationer:

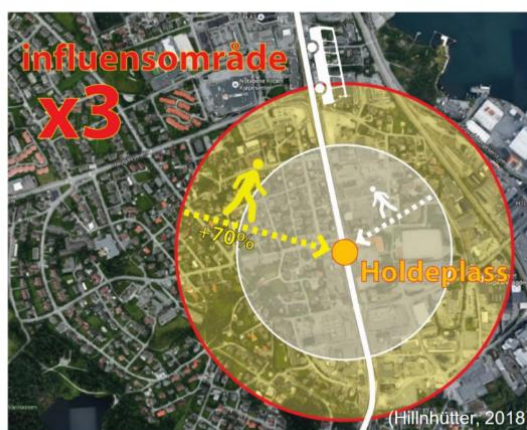
”Det betyder, at det er vigtigt at have fokus på fodgængerforhold i forhold til at øge brugen af den kollektive transport. Der er forskelle på, hvor langt fodgængere vil gå. Mange forhold påvirker, hvad de acceptable gangafstande er, fx barrierer i form af store veje, muligheder for at handle undervejs, grønne byrum og i det hele taget byrum med butikker, oplevelser mv. Helge Hillenhütter fra NTNU har gennem store indsamlinger af data beregnet, at oplandet til stationer og busholdepladser kan øges med op til 70 % ved diverse forbedringer af gangforholdene til og fra knudepunkterne. Dermed øges muligheden for at flere bruger kollektiv transport i stedet for bil.”

Movia har anvendt Helge Hillenhütters forskning om tidsoplevelsen og acceptabel gangafstand i form af nedenstående illustrative figur.



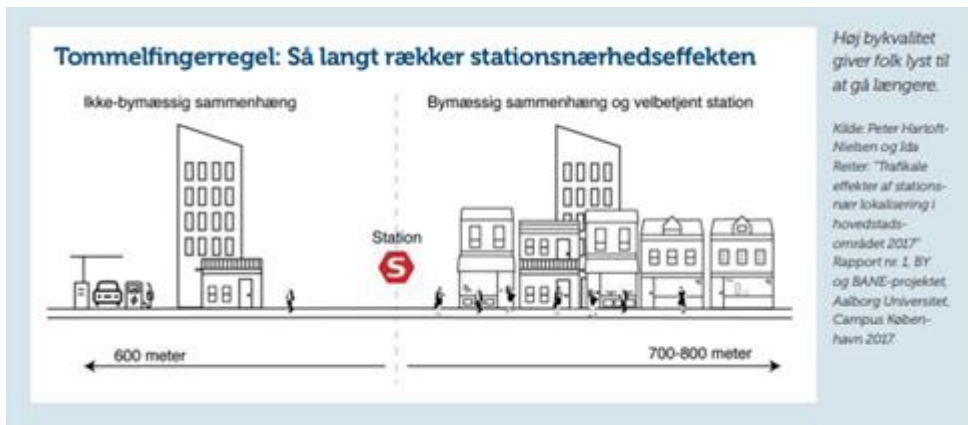
Foto: Anvendes med tilladelse fra Helge Hillenhütter

Vi er villige til at gå op til 70% længere i et attraktivt, fodgængerdomineret byrum



movia 7

Nedenstående figur fra Peter Hartoft-Nielsen og Ida Maria Reiters studie ”Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet 2017” viser tillige, at stationsnærhedseffekten afhænger af oplevelses- og funktionspotentialet ved en velbetjent station.



Mere funktionel indretning af cykelparkeringsanlæg

Kobling af cyklisme og kollektiv transport er en velkendt strategi til styrkelse af den kollektive mobilitet. I et [debatindlæg i Altinget Transport den 2. januar 2024](#) påpeger Sofie Lippert, Transportordfører for SF, at cyklen ikke blot skal kunne medtages i de kollektive transportmidler, men at cyklen også skal kunne overnatte trygt ved stationen i beskyttede p-anlæg.

Ifølge Sofie Lippert er modellen til inspiration de store cykelparkeringsanlæg i Holland:

”Vi skal lade os inspirere af de store cykelparkeringsanlæg i Holland og bruge nogle af de afsatte midler i Infrastrukturplan 2035 på at bygge god cykelparkering ved de stationer, hvor der er størst potentiale for at få folk til at tage cyklen til toget.”

Utrecht Station - verdens største cykelparkeringsanlæg

Med en central placering både regionalt og internationalt blev Utrecht udset som en af 6 stationer der skulle udvikles og særligt prioriteres i Holland. Selve stationsbyggeriet er sin helt egen historie - om hvordan man kiggede til Japan for at optimere sin sporplaceringer, og hvordan den nye station er en komplet afvikling af bus, tog og cykeltransport - alt under samme tag. Tegnet af Benthem Crouwel Architekten og [hentet fra Moving Spaces](#).



Større satsning på delebilisme

Delebilisme som mobilitetsstrategi kan i sig selv ikke betegnes som kollektiv trafik, men et øget samspil mellem delebilismeordninger, den kollektive trafik, cykling og gang udgør et alternativ til privatbilen. Delebilisme bidrager således til mindsket bilejerskab eller udsættelse af bilejerskab. Overordnet kan et lavere bilejerskab og mindre kørsel i bil spare plads i byens rum, øge fremkommeligheden og reducere CO2-udslippet, luft- og støjforureningen.

Københavns kommune vedtog i 2022 en "Handlingsplan for delebilisme 2022-2025". Mål, principper og initiativer fremgår af nedenstående figur fra handlingsplanen.

Mål, principper og initiativer til fremme af delebilisme

MÅL

Københavns Kommune har udarbejdet fire mål, som kan bruges til at monitorere og følge op på indsatsen i forbindelse med den årlige mobilitetsredegørelse.

MÅL 2025	<ul style="list-style-type: none">• Alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2025• Der er etableret eldelebilshubs ved trafikknudepunkter, minimum 100 pladser i 2025• Der er etableret 1000 p-pladser som kan benyttes af el-delebiler med og uden fast stamplads• Der er etableret pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilspads per gade i Indre By og brokvartererne inkl. Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel
-----------------	---

PRINCIPPER

Principperne nedenfor beskriver, **hvordan** Københavns Kommune ønsker at udbrede antal pladser og fremme delebilisme.

PRINCIPPER	A Grøn omstilling At fremme en grøn omstilling af delebilsparken	B Udbredelse At sikre en bydækkende udbredelse Særlig fokus på: <ul style="list-style-type: none">• Kollektive trafikknudepunkter• Byudviklingsområder	C Typer og samspil At fremme alle typer delebilisme (delebiler med og uden fast stamplads, nabo-til-nabo-biler og samkørsel) øge samspillet
	D Merværdier At synliggøre merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme	E Kommunen går forrest At kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel	F Dialog og rådgivning At faciliterer dialog og vejledning med aktører

[Se kilde.](#)

En af målsætningerne peger på etablering af elbilshubs ved kollektive trafikknudepunkter. En anden lokaliseringsstrategi går på at lokalisere delebiler med fast stamplads i gader, hvor overfladeparkeringen er fjernet, eksempelvis i cykelgader. Delebiler anvendes primært til ferier, weekendture, fritidsture, besøg hos familie og venner og indkøb af tunge varer. Valg af delebil medfører også fravalg af bilejerskab (evt. af bil nr. to) Delebiler bidrager således til at reducere den daglige bilpendlertrafik.

Hurtigere regionaltog kombineret med gennemgående tog

f.eks. fra Odsherred og Stevns direkte til København.

Genbesøg Aftale om infrastrukturplan 2035 fra 2021 og fjern miljøødelæggende og lidet rentable motorvejsprojekter til fordel for bæredygtige investeringer i ny kollektiv infrastruktur

Kravet om udgiftsneutralitet som bestanddel af kommissoriet for Ekspertudvalget er uholdbart: en opgradering af den kollektive mobilitet kræver store finansielle midler, både til investeringer og drift.

Danmark har motorveje til overflod sammenlignet med sammenlignelige lande. Netværket for bæredygtig transport foreslår at fjerne eksempelvis en midtjysk motorvej og Egholmforbindelsen over Limfjorden fra tidselbuketten af forslag til nye motorveje. Det radikale venstre har tilkendegivet, at partiet er klar til et genbesøg af infrastrukturaftalen.

Forslag til nye investeringstiltag til fremme af den kollektive transport

1. Udbygning af S-banen i Storkøbenhavn med ny S-togstunnel

Der er brug for en udbygning af S-banetrafikken i Storkøbenhavn med mange flere afgange, så der er plads til de mange rejsende, der skal overflyttes fra bil til kollektiv trafik.

Allerede i dag er S-banen hele Storkøbenhavns "Grønne Puls". Men selv med den planlagte automatisering af driften med flere afgange, er der brug for mere kapacitet gennem selve København.

En eksprestunnel for S-tog binder hele Hovedstadsområdet sammen.

Principskitse for eksprestunnel for S-tog:



Eksprestunnelen er en ny tunnelløsning fra Hellerup og evt. Emdrup i nord til København H i syd.

Eksprestunnelen giver markant kortere rejsetider, høj frekvens og flere direkte forbindelser, samt redundans på S-banen. Eksprestunnelen giver potentielt næsten dobbelt så meget kapacitet på S-banen.

Tunnelen vil give en ny station ved Rigshospitalet, som herved får direkte togforbindelse fra store dele af Hovedstadsområdet og bliver en af Danmarks 10 største jernbanestationer. Der kan også tænkes stationer ved Vibenshus Runddel og ved Forum med skiftemulighed til metroen.

Men ikke S-tog til Roskilde og Helsingør

Selv om det i teorien lyder indlysende at have S-tog til både Roskilde og Helsingør, er det ikke nødvendigvis den rigtige løsning der.

En ombygning af 2 af de nuværende 4 spor mellem Høje Taastrup og Roskilde vil give en væsentlig lavere kapacitet for såvel fjerntog og regionaltoget som godstog. Alle disse tog, vil der

være mere behov for i fremtiden, så de har tværtimod brug for mere kapacitet. F.eks. i form af et 5. og 6 spor mellem Vigerslev og Høje Taastrup.

En ombygning af Kystbanen til S-bane er helt unødvendig og dyr i form af totaludskiftning af både kørestrømsanlæg og af et helt nyt signalsystem. Det vil være meget enklere at købe nogle nye S-togslignende regionaltoget, der kan give samme slags køreplan som S-banen har.

2. En satsning på flere letbaner i Københavnsområdet og gennemførelse af de planlagte 2. etaper i Aarhus og Odense vil betyde et kraftigt løft af den kollektive transport i Danmarks tre største byer.

Der er brug for en komfortabel, hurtig og tiltrækkende kollektiv trafik i de større byer og deres forstæder. Her ved vi, at letbaner på skinner er det transportmiddel, der er bedst til at tiltrække rejsende fra bil i forhold til busser.

Letbaner er ikke bare et nyt transportmiddel. Komfort og fart gør letbanen tiltalende.

Letbaner er stabile og blivende – og giver byudvikling. Letbaner har det laveste CO₂- og energiforbrug pr. person. Et tættere linjenet giver færre biler. Letbaner transformerer vores byer til menneskers behov.

Letbaner og miljø:

- Tiltrækker bilister
- Giver liv og tryghed med bilfrie gader
- Mest bæredygtige kollektivtrafik

Letbaner i forhold til BRT-busser:

- Letbaner giver mere komfort og kapacitet
- Bruger den halve energi pr. passager
- Drives ikke af miljøskadelige batterier
- Ingen mikroplast fra dæk
- Stationsnærhed mange flere steder
- Én letbanevogn erstatter 5 BRT-busser

Letbaner i forhold til metro:

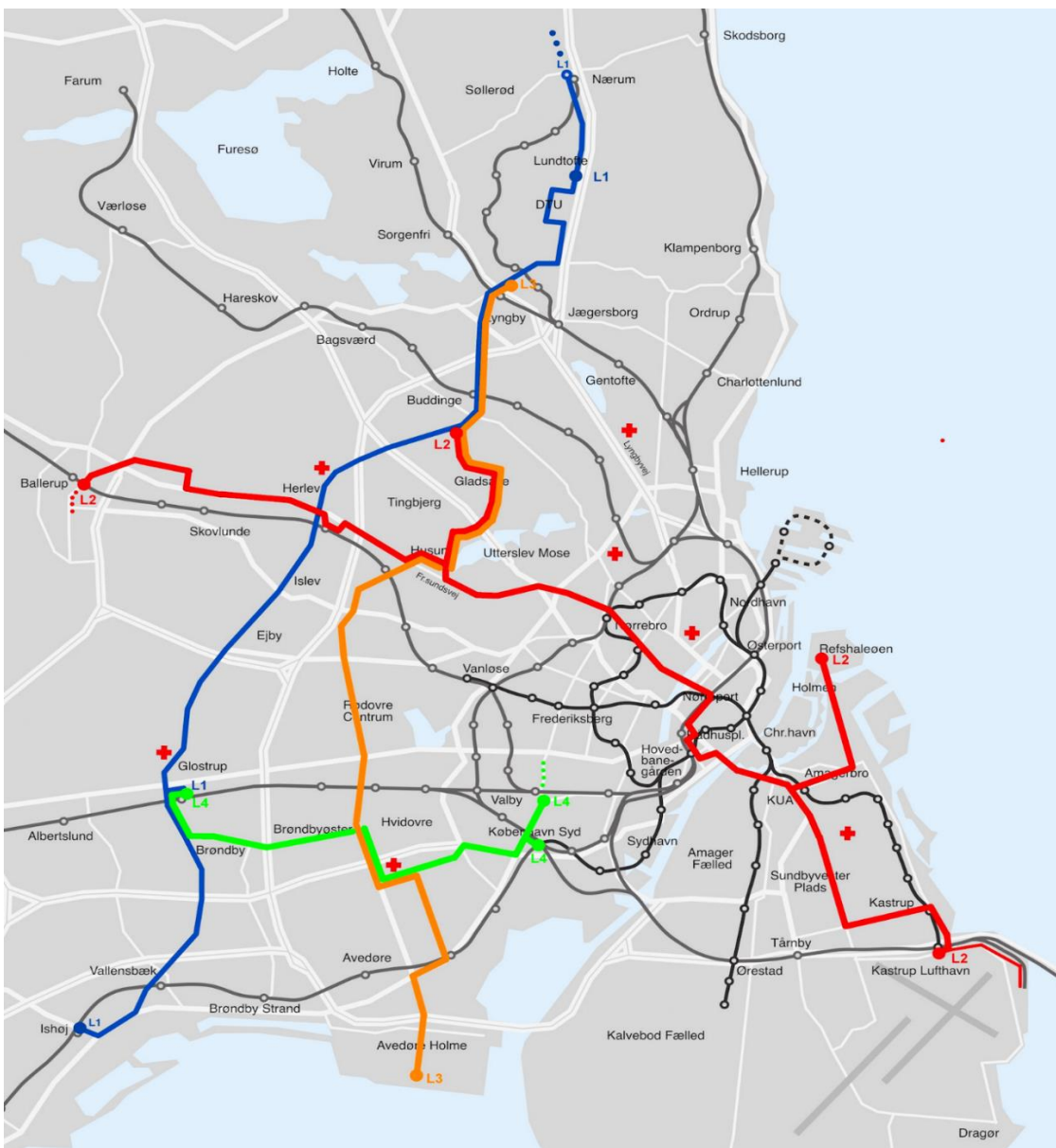
- Letbaner er lettere tilgængelige med flere stop
- Er lige så hurtig fra dør-til-dør under 6 km
- Tiltalende oplevelse og godt udsyn

- Koster 1/4 i anlæg og er hurtigere klar til åbning
- Kan bygges hurtigere end metro
- Mindre CO2 under drift og anlæg (mindre beton og lastbilkørsel)

I Aarhus og Odense ligger der færdige planer for nye etaper af de bestående letbaner. Disse bør snarest besluttes endeligt, ligesom yderligere etaper bør undersøges.

I Københavnsområdet har såvel Region Hovedstaden som Københavns Kommune tidligere udarbejdet forslag til yderligere letbaner, når letbanerne i Ring 3 åbner i 2025.

[Letbaner.DK](#) har udarbejdet et [forslag](#) til en række letbaner som følger:



L1: Ring 3 linjen-Hovedstadens Letbane

- Åbning 2025, og hvad så? Kan eventuelt forlænges til Nærum.

L2: Frederikssundsvejs-letbane, der kan matche Ring 3 linjen på 29 km.

- Ballerup – Herlev – Nørreport – Hovedbanegården – Amagerbro – Lufthavnen.
- Aflaster metro over havnesnittet.
- Aflaster vejtrafik på bl.a. H. C. Andersens Boulevard.
- Forbedrer komfort og kapacitet for 5C.
- Betjener flere tætte boligområder, bl.a. Tingbjerg via Ruten.
- Betjener store erhvervsområder fra Lautrupparken til Kastrup.
- Forbinder 6 togstationer, 6 metrostationer og Lufthavnen.

L3: "Ring 2½" har større passageropland end Ring 3 letbanen iflg. DTU.

- Betjener Rødovre Centrum og Hvidovre Hospital på tværs.
- Betjener store boligområder og erhverv (Avedøre Holme).
- Synergi mellem L1 og L3 med fælles spor og værksted.

L4: Hvidovre Hospital kobles op på Valby og Glostrup station.

- Hvis Sydhavnsmetroen forlænges, vil den få for lidt passagerer.
- En letbane fra Valby/København Syd til Glostrup vil dække behovet.

3. Nærbaner omkring de større byer

Jernbanerne omkring de større byer kan udover regionaltog bruges til egentlige nærbaner med flere stationer i oplandet til byerne. Herved kan man også udbrede stationsnærhedsprincippet til hele landet.

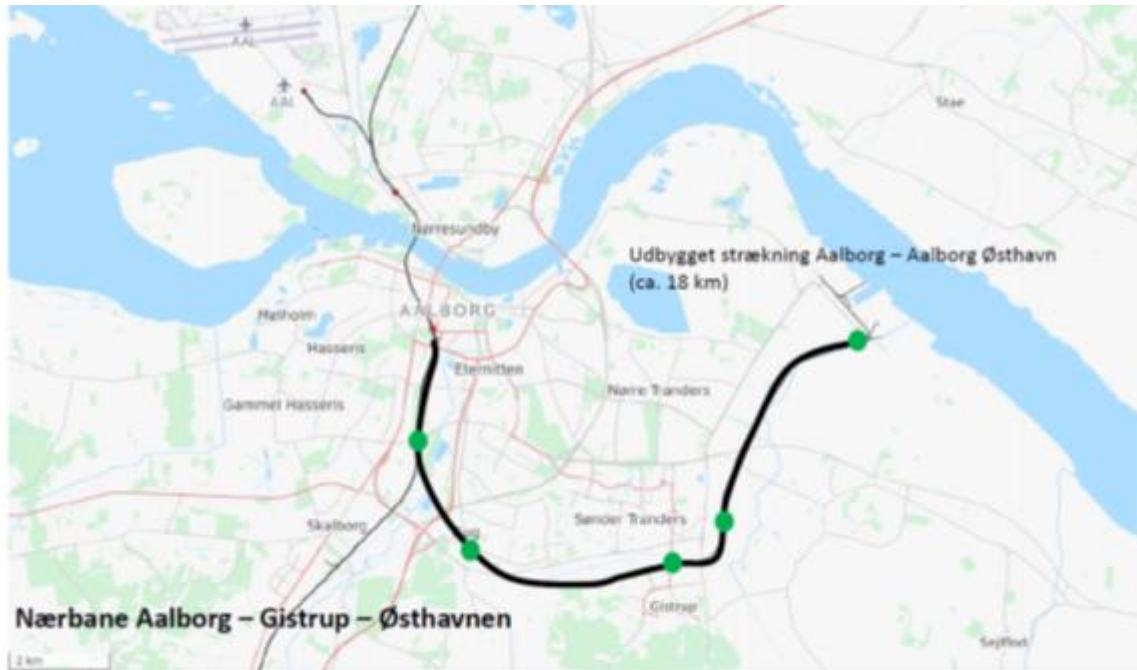
Nærbanerne skal køres med eltog med hurtig acceleration og hurtig ind- og udstigning, svarende til S-togene i København.

Aarhus kan få en udvidet nærbanebetjening ved etablering af flere stationer på strækningerne til Skanderborg og Randers.

F.eks. i Hovedgård, Hasselager, Åby, Brabrand og Laurbjerg.

Aalborg kan få en udvidet nærbanebetjening ved at lave stationer på den nuværende godsbane til Østhavnen og køre nærbanetog mellem Aalborg Lufthavn og Østhavnen.

Togene på nærbanen syd for Aalborg kan forlænges til Hobro eller Randers.



Odense kan ligeledes få et nærbanesystem i form af forslaget til Det fynske S-tog. Også her med flere stationer omkring Odense.

Se [rapport af januar 2024 fra Rambøll for Region Syd](#).

Der foreligger tillige planer om en **Esbjerg** Nærbane mellem Ribe og Varde med enkelte nye stationer. Disse planer er allerede ført ud i livet. Der er fx bygget en ny station i Jerne. Det er dog vigtigt at sikre, at nærbanedriften også kommer til at omfatte Vestbanen, og ikke kun går til Varde eller Oksbøl, nej den bør gennemføres helt til Nørre Nebel.

Se [rapport af 7. december 2023 fra Systra for Esbjerg Kommune](#).

8 FORSLAG TIL ÆNDRET TAKSTSTRUKTUR I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Hovedforfatter Leif Kajberg.

I beregningsforudsætningerne for fremskrivning af mobiliteten i hovedstadsområdet fra 2025 til 2035 indgår Transportministeriets forventning om, at kørselsomkostninger med bil vil falde med 18,4 %, mens de kollektive takster forventes at stige med 4,5 %. Det kræver politisk mod og handlekraft til at få den skitserede udvikling ændret til gunst for øget mobilitet med kollektive transportmidler!

Beregningsforudsætninger for fremskrivningen i COMPASS mod 2035

Udviklingen af mobiliteten i hovedstadsområdet er fremskrevet frem mod 2025 og 2035 ved modelberegninger i Københavns Kommunes trafikmodel COMPASS. 2025 er basisår for analysen. Det betyder, at projekter der tages i brug til og med 2025, er inkluderet i tallene for basisåret, herunder f.eks. Hovedstadens Letbane i Ring 3 og åbning af metrolinje M4 Sydhavnsmetroen. I fremskrivningen til 2035 er besluttede og finansierede infrastrukturprojekter frem mod 2035 taget med i modellen.

I fremskrivningen indgår Transportministeriets forventning om, at kørselsomkostninger med bil vil falde med 18,4% frem mod 2035, mens de kollektive takster forventes at stige med 4,5%. Befolkningsudviklingen frem mod 2035 er baseret på kommunernes seneste befolkningsprognoser og forventes samlet for hele hovedstadsområdet at være på 6%.

[Se kilde.](#)

Opsummering af forslag om takststruktur fra Netværket for bæredygtig transport, suppleret med forslag hentet fra en række kilder, herunder besvarelser af Netværkets henvendelse.

Opsummeringen i punktform:

1. Gratis kollektiv transport for de ældste elever i folkeskolen, gymnasieelever samt uddannelsessøgende til deres rejse mellem hjem og uddannelsessted/skole
2. Billigere kollektiv trafik; nedsættelse af priseniveauet, lavere takster. "Dødsspiralen" skal standses (dvs. jo mere man skruer op for prisen, jo flere fravælger den kollektive trafik)
3. Sammenhæng i rabatter og udbredelse af rabatter på tværs af landsdele og trafikskaber og transportoperatører
4. Sæt gang i arbejdet med en reform af taksterne i den kollektive transport
5. Overvej, som led i en takstreform, med inspiration fra Østrig, indførelsen af en klima-årsbillet til kollektiv trafik i hele Danmark til en pris af 5.000,00 kr.
6. Sæt gang i og fyr op under det allerede vedtagne grønne takstudvalg, som skal se nærmere på en reform af priserne i den kollektive trafik

7. Gennemfør analyser af mulighederne for effekterne af en takstdifferentiering inden for de kollektive transportformer (fx myldretid og uden myldretid)
8. Gennemfør, som led i en takstreform, en forenkling af hele takstsystemet, med færre zoner. Kig over til Region Skåne og hent inspiration fra Skånetrafiken.
9. Genindfør grupperabatter
10. Overvej, som led i en takstreform, initiativer, der gør "regionale" ture, ture på mellemlange afstande, billigere (for at skabe friktion med bilkørsel). Kort afstand skal være relativt dyrere, længere afstand billigere.
11. Overvej, som led i en takstreform, indførelse af rejsepas til fx regioner eller hele landet

Introduktion: Forslag vedrørende takststruktur fremsat af Netværket for bæredygtig transport på mødet med Ekspertudvalget den 17. januar 2024

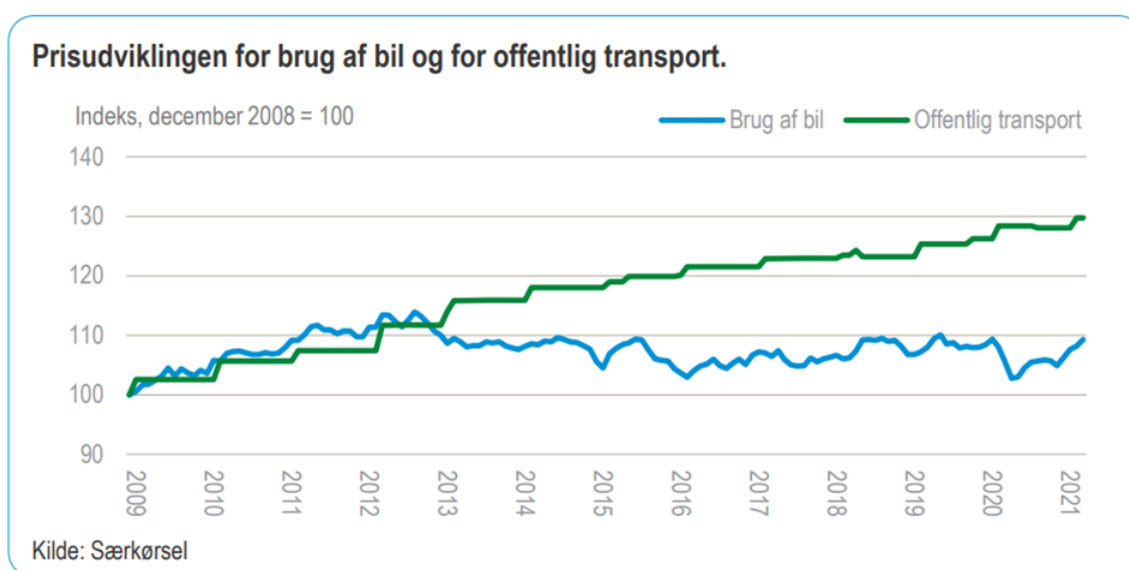
Begrundelse relateret til punkt 1

Transport er en væsentlig økonomisk byrde for uddannelsessøgende. Derfor foreslår vi gratis kollektiv transport for uddannelsessøgende til deres rejse mellem hjem og uddannelsessted. Mange studerende bruger i dag en urimelig stor del af deres budget til transport, og de høje priser på kollektiv transport får mange unge til at pendle i bil til uddannelsesinstitutionerne. Det er en uhyre u hensigtsmæssig og vanedannende proces, som både er et problem for de studerendes økonomi og som gør stor skade på udviklingen af det kollektive transportsystem.

Begrundelse relateret til punkt 2

Prisstigningerne i den kollektive transport har langt oversteget prisudviklingen for den bilbaserede transport. Det er kontraproduktivt. Sæt prisudviklingen i den kollektive transport på niveau med udgifterne til kørsel i egen bil.

Til illustration, se grafer nedenfor: Prisudvikling for brug af bil og offentlig transport og Fordyrelsen af kollektiv transport 2010-2020 (fra NOAH Trafiks notat)



Kilde: Danmarks statistik: Flere biler trods grønne visioner

Begrundelse relateret til punkt 3

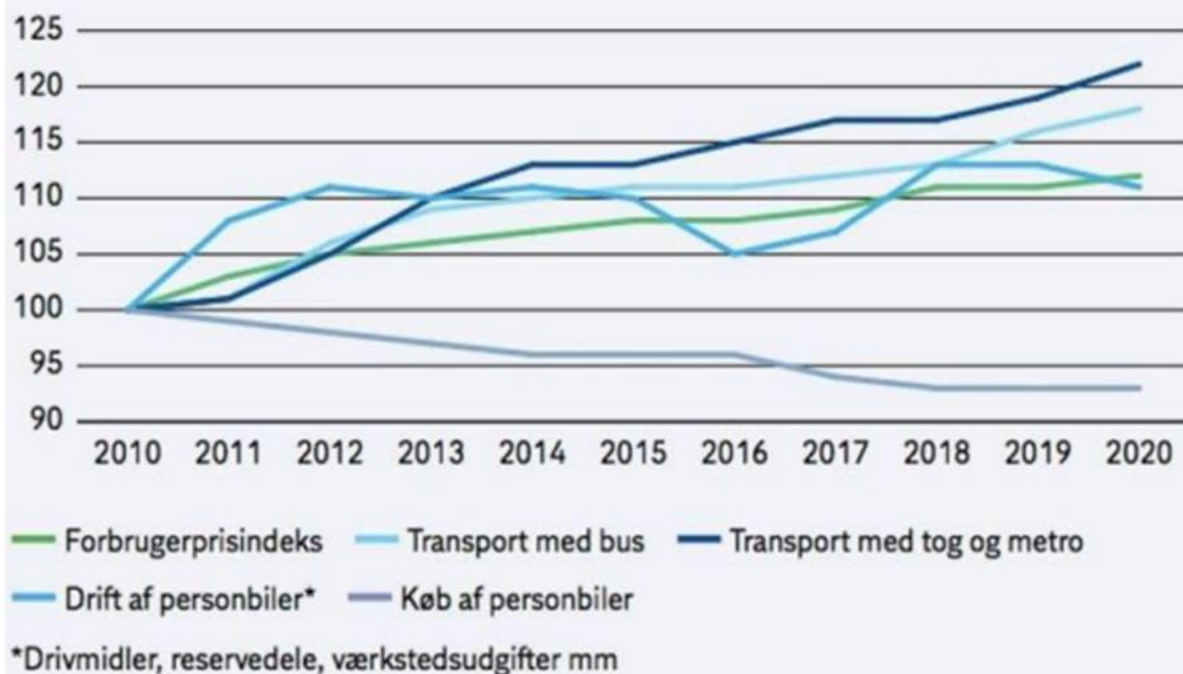
Der skal være sammenhæng i rabatter, så de landsdækkende rabatsystemer, som orange billet, kan anvendes til al kollektiv trafik i Danmark, og regionale rabatter, som Dagsbillet Midtjylland, kan bruges til al kollektiv trafik i regionen. Prisen for rabatbilletterne kan afpasses efter, hvor mange slags kollektiv trafik den enkelte rabatbillet kan bruges til, så f.eks. den billigste orange billet kun er til tog; men man kan så for et mindre tillæg købe en orange billet, hvor man kan kombinere med alle former for kollektiv transport. Det vil også betyde, at man ved forsinkelser på en bus ikke mister retten til at rejse med rabatbilletten på den videre rejse. Transportforsker Otto Anker Nielsen, DTU har i sit svar på Netværkets henvendelse peget på en nytænkende ændring af grupperabatterne: Det skal være muligt at opnå grupperabat, selv om man blot er 2-3 personer, for at gøre kollektiv trafik attraktiv for familier og par. Også på dette punkt er forbilledet Skånetrafiken. Se detaljer her:

https://ebooks.exakta.se/skanetrafiken/2020/sa_reser_du_med_oss/4/

Begrundelse relateret til punkt 4-11

Der er behov for en gennemgribende reform af taksterne for kollektiv transport. Og en nytænkning og nyformulering af principperne for brugerbetaling. Det nuværende takstsystem understøtter ikke en CO2-reducerende adfærd og bør derfor reformeres. Der er behov for forenklinger, overskuelighed og brugervenlighed. Koblet med og udmøntet i nye konkrete tiltag og initiativer. Dem har vi oplistet og kort beskrevet ovenfor.

Kollektiv transport er relativ set blevet væsentlig dyrere Forbrugerprisindeks for juli måned (2010 = 100)



Anm.: Prisen for transport med bus og tog/metro er steget med henholdsvis 18 og 22 procent siden 2010. I samme periode er køb af personbiler blevet 7 procent billigere, mens udgifter til brændstof og andre driftsomkostninger har fulgt den generelle udvikling i priser. Det fremgår af data fra Danmarks Statistik og DI. Kilde: Danmarks Statistik og DI

Grundet nedsatte afgifter er bilkøb blevet langt billigere siden 2010. Samtidig er priserne for brug af kollektiv trafik steget hurtigere end det almindelige prisindeks. Det fremgår f.eks. af side 5 i [dette notat](#).

Artikel i Mobility Tech om bl.a. gratis bus og tog og effekter heraf

Artiklen, der blev bragt i magasinet den 16.05.2022, refererer kort en østrigsk undersøgelse, der omtaler introduktionen af en klima-årsbillet til kollektiv trafik i hele Østrig til en pris af 1.095 euro for et år. Det fremgår af artiklen, at kun 5 procent af bilejerne vil være klar til at undvære bilen udelukkende på grund af den nye billet. 43 procent mener endog, ifølge undersøgelsesresultatet, at den nye klimabillet ikke vil have nogen betydning for, hvor meget de kører i bil.

Artiklen kommer også ind på effekterne af at indføre gratis offentlig transport i Danmark og refererer til et DTU-studie af denne problematik. Heri belyses også ”de potentielle overflytningseffekter af forslaget, altså hvor mange der eksempelvis ville skifte deres bil ud med et kollektivt tilbud, hvis det var gratis”. Og effekterne er til at få øje på. Der vil bl.a. ske det, vurderes det, at de kollektive trafikmidler bus og tog vil stige markant i popularitet. ”Med en stigning i det årlige persontransportarbejde i Danmark, på 126 procent”. Men desværre sker der ikke ret meget med

bilkørselsvolumenet; det reduceres med sølle 4,6 pct. Og der kan samtidig iagttages en negativ afsmitning på borgernes aktivitet inden for cykling og gang.

DTU-transportprofessor Otto Anker Nielsen citeres for følgende udtalelse: "For alene det at gøre det kollektive tilbud billigere har kun et begrænset overflytningspotentiale".

Der slås imidlertid et slag for prisdifferentiering. "Prisdifferentiering – modsat et årskort – kunne bruges "mere offensivt" ifølge Otto Anker Nielsen. Og så henvises der til et eksempel hentet fra Sverige, fra fjerntrafikken, "Med større variation mellem prisen i myldretid og uden for myldretid, og med større grupperabatter og mængderabatter, der eksempelvis gør de marginale omkostninger for fritidsture billigere". Anja Philip, forperson for Forbrugerrådet, nævner "et såkaldt grønt takstudvalg, som skal se nærmere på en reform af priserne i den kollektive trafik". Men det er, tilføjer hun, endnu undervejs (maj 2022). "Her vil det ifølge formanden for Forbrugerrådet være oplagt, at udvalget ikke bare lader sig inspirere af den østrigske KlimaTicket, men også det tyske "9 für 90"-koncept, hvor passagerer kan benytte regional kollektiv transport i en hel måned for ni euro".

De fire transportordførere i fælles kronik

Et vigtigt indspark, vi gerne vil pege på i denne sammenhæng, er en fælles kronik i Politiken den 22. december 2023 med MF'erne Jette Gottlieb (Enhedslisten), Sofie Lippert (SF), Stinus Lindgreen (Radikale Venstre) og Christina Olumeko (Alternativet) som skribenter. Kronikkens titel er: "Sådan får vi en grønnere mobilitet i samfundet". En takstreform er et centralt omdrejningspunkt: "Først og fremmest bør der investeres i en takstreform, der sikrer mere enkel, gennemskuelig og hensigtsmæssig taksering af de forskellige rejser med blandt andet lavere priser, særligt hvor tog og bus konkurrerer med bilen.

Den skal sikre billige billetter til børn og unge. Samtidig skal grupperabatterne genindføres for at bekæmpe den stigende tendens til, at rejsende ser økonomisk fordel i at tage bilen frem for toget. Vi ser desuden et stort potentiale i at tilbyde flere nattog".

Indspil fra Dansk Industri (DI)

I en artikel i Jyllands-Posten 3. februar 2023 giver DI sit bud på, hvordan man finder en vej ud af prisproblemerne, de høje takster og fordyrelsen af brugen af de kollektive trafikformer. Artiklen har overskriften "Dansk Industri: Lavere priser og enklere billetsystemer skal få flere over i bus og tog". Den helt konkrete udmelding fra DI er: Sænk priserne. "DI-direktør for transport Karsten Lauritzen mener, at den kollektive trafik er på helt forkert kurs, og han hæfter sig ved, "at vi har tæt på 1.000 takstzoner og otte trafikaktører i Danmark. Lige i øjeblikket hæver man taksterne, men det er den stille død for den kollektive trafik. Jo mere man skruer op for prisen, jo flere fravælger den kollektive trafik, mener Karsten Lauritzen". DI foreslår i sit udspil til fremtiden for den kollektive trafik, at takstsystemet ændres og forenkles, så der bliver færre zoner og kun tre billettyper. Samtidig skal prisen sænkes med 12-20 pct., ligesom de offentlige tilskud skal øges med mindst 300 millioner kr. Det vil samlet set få mindst 10 pct. flere til at tage bus og tog, vurderer DI." [Kilde](#).

Kommentar i NOAH-magasinet Nyt Fokus: Fra Økonomisk vækst til bæredygtig udvikling februar 2022

”Taksterne for den kollektive transport er stadig generelt stigende, mens det samtidig er blevet stadig billigere både at købe og bruge bil i de senere år, f.eks. er vægtafgiften nedsat tre gange i løbet af de sidste 10 år. Den seneste takstreform for Movia betød bl.a., at de længste pendlerrejser blev meget dyrere, hvilket medførte, at antallet af disse gik ned, for folk benyttede i stedet bilen. Men der er også brug for en takstreform, hvor det sikres, at pendlerkort o. lign. kan bruges til fritidsaktiviteter. Det kan man f.eks. gøre ved at lade takstzonerne blive større, så også fritidsmålene ligger inden for den takstzone, man har”. (artikel af Niels Wellendorf, [Nyt Fokus februar 2022](#), s. 29).

Danske Regioners indspil

Vi kan i denne sammenhæng desuden henvise til ”Regional mobilitet. Regionale hovednet og nye mobilitetsløsninger indspil fra Danske Regioner. Indspil til Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet” (november 2023), s. 34. Her findes også et afsnit om taksstrukturen i den kollektive trafik.

Citat: ”Forbedret brugervenlighed er én af måderne til at få flere til at vælge kollektiv mobilitet – både i forhold til nye rejsende og til at få eksisterende til at benytte bus og tog mere til pendling og fritid. En undersøgelse fra Passagerpuls viser, at 56 pct. af dem, der bruger kollektiv transport 2-3 gange om ugen, vil bruge det endnu mere, hvis billet- og takstsystemet bliver lettere at forstå. Samtidig vil 39 pct. af dem, der primært bruger bilen, bruge bus og tog oftere, hvis det var nemmere at finde og købe den rigtige billet.

I modsætning til fysisk infrastruktur har forbedringer af brugervenlighed af takststruktur, billetter, priser og rabatter den fordel, at det potentielt kan implementeres relativt hurtigt og billigt”. I en ledsagende tekstboks beskrives et par udenlandske eksempler på brugervenlighed, som tilskynder til øget brug af kollektiv trafik. Eksemplerne er hentet fra Skånetrafiken og fra London.

Citat: ”Internationale eks. på brugervenlighed, der tilskynder til øget brug af kollektiv trafik: Region Skåne og Skånetrafiken har målrettet gjort zone-, billet- og rabatsystemer simple: Er gået fra 202 zoner til tre – lille, mellem og stor, hvor sidstnævnte dækker hele regionen. Der tilbydes tre hovedbilletter – enkeltrejse, 24 timers billet samt 30 dage. Hertil få rabat-produkter – bl.a. 25 pct. grupperabat mhp. at øge konkurrenceevnen til bilen, når flere rejser sammen. Transport for London og prisloft pr. dag/uge: I London anvendes et prisloft/cap for rejser foretaget med kontaktløs betaling – dvs. kreditkort eller rejsekort. En model med prisloft tilskynder til øget brug af kollektiv trafik til pendling og fritidsrejser, da det kombinerer fordele ved ikke at skulle betale et større beløb forud (som ved periodekort) med trygheden ved at betale et mindre beløb pr. rejse, og at betalingen stopper når prisloftet rammes”. [Kilde.](#)

Ingeniørforeningen IDA’s henvendelse til Folketingets Transportudvalg

Et andet interessant indspil er IDA’s forslag i henvendelse til Folketingets Transportudvalg den 21. marts 2023. Det har overskriften ”Takstreform i den kollektive trafik” (Transportudvalget 2022-23 (2. samling) TRU Alm.del - Bilag 130 Offentligt).

Henvendelsen indledes med følgende konstatering: "Ingeniørforeningen IDA ser en takstreform af den kollektive transport som en stor bidrager til CO₂ reduktioner både på den korte (2025) og den lange bane (2030)".

Citat: "IDA's forslag baserer sig på viden fra 50 eksperter inden for trafik og byplanlægning, rail og grøn teknologi, der samarbejder om at udvikle løsninger til at mindske transportens klimabelastning. Deres vigtigste forslag er at flytte bilister over i den kollektive transport, især på de mellemlange afstande, ved at gennemføre en takstreform, der gør den kollektive trafik prismæssigt konkurrencedygtig på disse afstande".

Citat: "Prissystemet på længere afstande favoriserer i dag bilen på grund af dyre billetter for kollektiv trafik, mens den kollektive trafiks pris på korte ture betyder, at der på korte ture konkurreres med cyklen. IDA foreslår derfor en takstreform, der giver konkurrencemæssige priser på mellemlange afstande (14-72 km) og dækker et større geografisk område.

Væsentligst er, at omkring halvdelen af vejtrafikkens CO₂ udslip stammer fra ture på mellem 14 og 72 kilometer. "Regionale" ture bør derfor være billigere for at skærpe konkurrencen med bilen, mens korte ture bør øges i pris, med mere cykling og øget sundhed til følge. Dette giver samfundsøkonomisk gevinst på klima, sundhed og (lavere) trængsel. Det er dog nødvendigt, at taksterne til de korte ture stadig har en passende rimelig pris for unge, ældre og udsatte grupper".

Og på den længere bane, mere langsigtet

Citat: "Vi skal bevæge os væk fra at tænke et takstsystem bygget op omkring lineære priser pr. km. Til hvor vi får mest klima og dermed - kunder for pengene. IDA anbefaler også en prioritering af køreplanslægningen, så frekvenserne forbedres på de mellemlange afstande til og fra de større byer. IDA foreslår også, at periodekort dækker større geografiske områder og kan motivere folk med stort transportbehov til at spare penge ved at bruge kollektiv trafik. Endelig anbefaler IDA, at togfrekvensen øges (antal afgang per time), da dette er vigtigt for at få flere til at rejse kollektivt også i fritiden. En afgang hver 30 minut vil være et godt middel til at få flere til at rejse kollektivt på ture over 10 kilometer i luftlinje, da det er vigtigt at undgå frekvenser dårligere end timesdrift. Det bør gælde hele driftsdøgnet, da mange fritidsrejser sker sent på dagen". [Kilde](#).

Forslag indhentet fra besvarelser af Netværkets henvendelser

Otto Anker Nielsen

Den danske kollektive trafik har en ekstremt kompliceret takststruktur, og det er for kompliceret at betale. Samtidigt er taksterne langt fra hensigtsmæssige. Korte ture, der konkurrerer med cykel, er relativt billige. Lange ture, der konkurrerer med bil dyre. Og pendlerkort er geografisk begrænsede og med små rabatter, hvilket reelt betyder at der ikke er stor rabat på fritidsture, hvis man har et pendlerkort. Stockholm dækker en enkelt zone, hvor man betaler let ved at swipe sit kreditkort og man så kan køre i 75 min. Det har både givet flere passagerer og større indtægter. Skånetrafikken har

opnået markant passagervækst, bl.a. fordi de har simplificeret takststrukturen til blot 10 zoner (én for hver by/Kommune) og gjort det let og fleksibelt at betale. Midttrafik har for et område med samme areal og befolkning 300 zoner! Mange byer/regioner i Europa har måneds- eller årskort, hvor man kan vælge om det skal dække hele byen, regionen, eller som i Østrig og Tyskland også hele landet. Busbetjening i landområder i Danmark og mindre/mellemstore byer har så lille selvfinansierungsgrad, at man kan overveje at gøre det helt gratis. Derved sparer man omkostninger til takstinddrivelse. Skånetrafikken er gået et skridt videre; her, altså i Skåne, reducerede man zoneantallet fra 202 til kun 3 zoner. Bevæger man sig således rundt i Skåne, og gør man brug af Skånetrafikens app, betaler man som kollektiv trafik-bruger en pris for sin rejse, der blot beregnes ud fra tre niveauer (kort, mellem, lang). Og man opererer ikke med zoner, men beregner rejsens pris dynamisk (hvorved man undgår, at personer, der lige bor ved en zonegrænse kommer til at betale urimeligt meget (forklaret i illustrativt materiale stillet til rådighed af Otto Anker Nielsen).

Susanne Krawack

Der skal gennemføres en takstreform, så lange ture bliver billigere og korte bliver dyrere. Det vil betyde at flere bliver på cyklen på de korte ture, og at den kollektive trafik på de lange ture kan konkurrere med bilen. Desuden skal man give rabat til dem, der virkelig har et behov og ikke fx til alle pensionister (mange af os har sagtens råd til at betale for vores billetter). Man kan med de mange oplysninger, som skattevæsnet mv. har om os, tildele den enkelte en rabat, der aktiveres gennem fx det personlige rejsekort – eller en chip på kreditkortet. Herved får man en meget mere præcis takststruktur. Man kan indvende, at ingen i det system kan forudsige prisen på en billet, og til det kan man sige, at vi allerede nu betaler meget forskelligt for en given tur. Der er nok ikke mange, der kan forudsige hvad prisen på rejsekortet er – selv på en tur man tager ofte.

Hjalmar Christiansen, TU-Data, DTU

En prisreform, som indeholder:

- a. Forenkling af prissystemet
- b. Forhøjelse af priserne på korte afstande (for at styrke cykeltrafikken)
- c. Markant reduktion af priserne på mellemlange/regionale afstande (for at styrke konkurrencen mod bilen)

Lene Ahle Skoubo, Herning kommune

Styrk busdriften

Prisen for at bruge kollektiv skal ned, gerne halveres. Der bør tilføres penge til kommunerne, sådan at man kan tilbyde relevant buskørsel i landområder og ind til større byer, for at undgå trængsel og behov for parkering i større byer. P-områder kan anvendes meget bedre til rekreative formål. Trængsel betyder tid og mere CO2.

Tommy O. Jensen, DJK-tidsskriftet *Jernbanen*

Sats på at forenkle takstsystemet og beløn trofaste kunder

Diversiteten over forskellige typer billet har vokset hastigt de seneste år. Hvad er den rigtige pris, når det kan spænde mellem 99 kr og 500 kr. på tværs af landet. Samtidig er der mange restriktioner forbundet med de billigere billetter, som gør at man hurtigt kan gøre noget utilsigtet forkert og risikere bøde. Det er blevet uoverskueligt. Tænk hvis benzinprisen svingede så meget, så man aldrig helt vidste, hvor meget det vil koste at fylde tanken op?

Gør det overskueligt, og genindfør mulighed for at kunne købe rejsepas til fx. regioner eller hele landet, og beløn de trofaste brugere af den kollektive trafik med at gøre det nemt.

Henning Hyllested, tidligere MF Enhedslisten

Takstsystemet forenkles kraftigt i retning af 1 takst eller ganske få takster. Zonesystemet afskaffes. Taksterne nedsættes kraftigt – begyndende med 30%, koster i omegnen af 2-3 mia. kr. med den nuværende kollektive trafik.

Frederik Dahler, Rød-Grøn Ungdom

Frederiks Dahler har reageret på Netværkets henvendelse ved at fremsende udspillet [Bind Danmark sammen](#). Rød-Grøn Ungdoms forslag til god og gratis offentlig transport i hele landet (januar 2024). Citat herfra, punkt 1 i forslaget: "Implementeringen af et landsdækkende system med skattefinansieret offentlig transport. Så kan vi sikre transportmuligheder for alle – uanset indkomst".