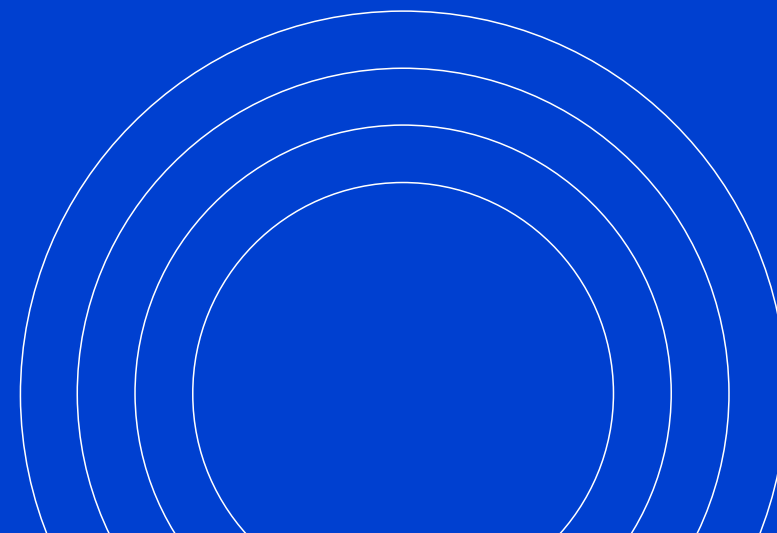




Takstreform

Hvorfor nu det?...



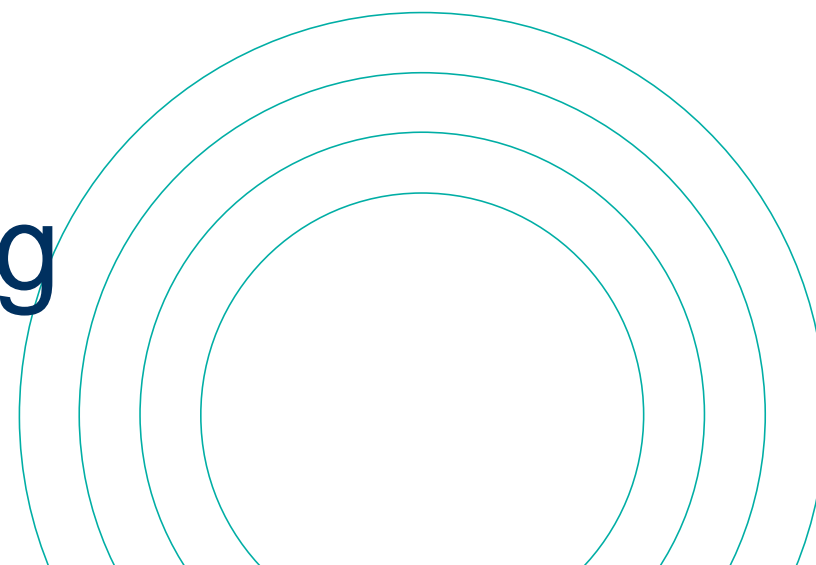
STIFTENDE PARTNER
Engineer the future.dk





Aske Nydam Guldborg

Fungerende formand i IDA.
Fagforeningen for Ingeniører, Natur- og Ituddannede.



STIFTENDE PARTNER
Engineer the future.dk

Hvordan løser vi transportens udfordringer?

Transport og landbrug vil stå for 89% af CO₂ udledningen i 2030

Skal vi reducere transportens KM - eller flytte os på en anden måde?

Vi vil gerne have flere til at bruge den kollektive transport.

Det handler om at skubbe i den rigtige retning

- Høj mobilitet er vigtigt, det skaber arbejdspladser og skattekroner.
- CO₂ reduktioner er vigtige.
- Billige klimaløsninger er fordelagtige.
- Nem gennemførlighed, lav projektrisiko er en fordel.
- Kan vi øge kundegrundlaget efter Corona og stoppe udhulingen af busruterne i landdistrikterne?

Lad os se, hvad Transportvaneundersøgelsens (TU) data kan fortælle os.

I dag

- Prissystemet på længere afstande favoriserer bilen på grund af dyre billetter for kollektiv trafik, mens den kollektive trafiks relativt lave pris på korte ture betyder, at der på korte ture konkurreres med cyklen.
- Vi er vant til, at der er en sammenhæng mellem afstand og pris, dette er dog mindre hensigtsmæssigt for klimaet og for at udnytte potentialet for nye kunder.
- Fritidsture i bil, udgør en langt større andel (40 procent) af det samlede antal kørte personkilometer end pendlingsture (24 procent + 4 procent uddannelsespendling).

Debat

DI Transport: Hvis ikke vi retter op på den kollektive trafik, risikerer vi at tvinge folk over i personbilerne

Staten har sendt økonomisk støtte i retning af trafiksselskaberne, men det er desværre ikke tilstrækkeligt. Kommuner og regioner varsler med besparelser på busserne, fordi de ikke kan få budgettet til at hænge sammen. Men er det ikke netop nu, vi skal sætte ind med mere kollektiv trafik, flere afgange og billigere priser, skriver Karsten Lauritzen.



Når vi ønsker, at flere skal tage toget, er det selvfølgelig afgørende, at man kan tage bussen derhen, skriver Karsten Lauritzen. Foto: Søren Bidstrup/Ritzau Scanpix

09. apr 2023, kl. 07:36

Besparelser på vej - flere busruter kan lide døden



I 2018 protesterede flere over planlagte besparelser på bus 490 mellem Ruds Vedby og Svinninge. Arkivfoto. Foto: Karina Tengberg

Når busruter lukker søger folk primært over i biler, siger udvalgsformand i Danske Regioner til avis.

9. April 2023

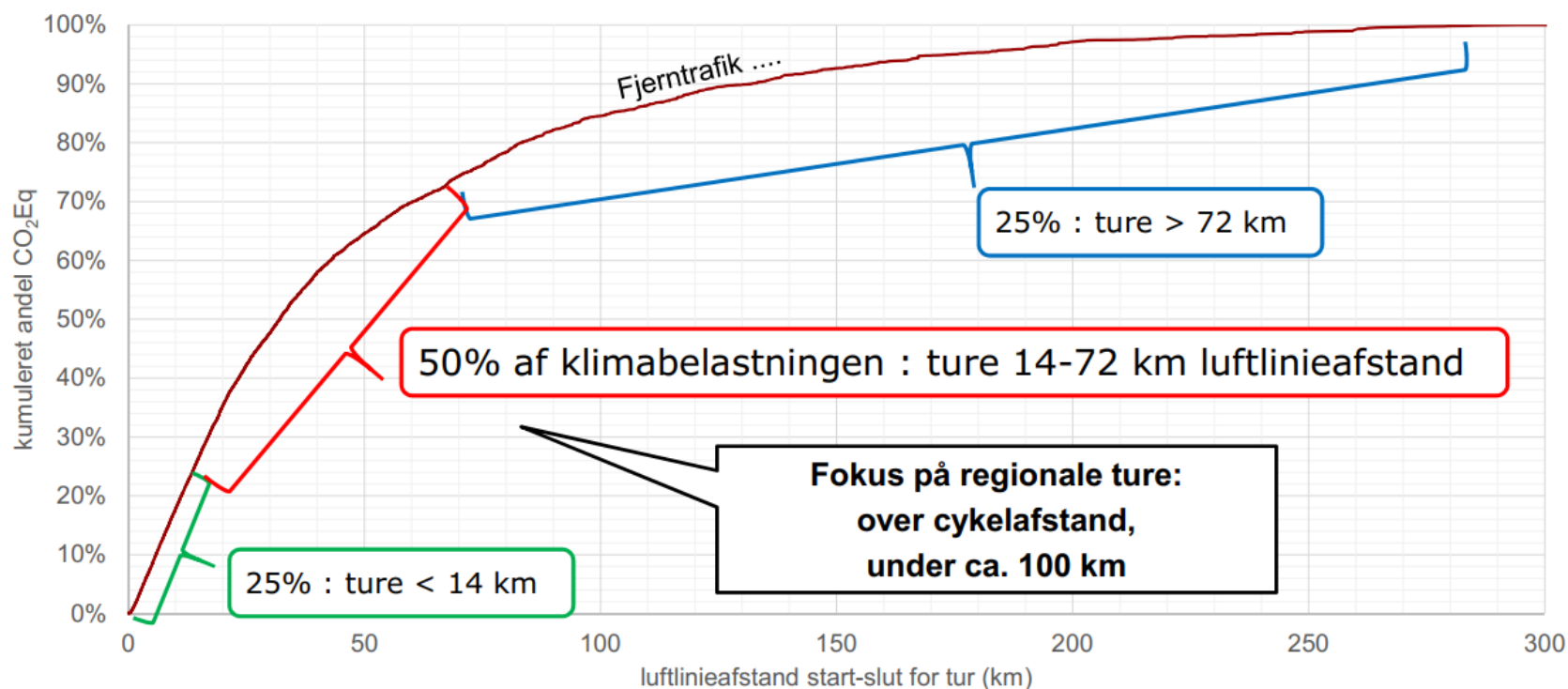
- ”Jeg deler bekymringen for, at der kan opstå en negativ spiral med højere priser eller færre afgange, lyder det fra ministeren.
- Derfor er en takstreform så afgørende!

Hvor er klimabelastningen?



Vejtrafikkens klimabelastning efter afstand

Kumuleret andel vejtrafik-CO₂Eq efter turens luftlinieafstand, gennemsnit 2016-18 excl. erhvervstransport



Afstandsband

0 – 14 KM

Dyrere end i dag
(størst andel af indtægterne)

Fordele:
Øget cykling og
folkesundhed.
Klimavenligt

14- 72 KM

Billigere end i dag
(middel andel af indtægterne)

Fordele:
Mindre trængsel på veje
Flere kunder i Off. Trp. Hele
døgnet.
Klimavenligt

72 > KM

Billigere end i dag.
(lille andel af indtægterne)

Fordele:
Mindre trængsel på veje
Flere kunder i Off. Trp. Hele
døgnet.
Klimavenligt

Takstreform for klimaet

En klimasmart prisreform for den kollektive transport bør tage udgangspunkt i:

1. Korte ture kan ske med gang/cykel, og billetprisen bør derfor være højere.
2. Mellemlange ture bør være billigere for at skærpe konkurrencen med bilen.
3. Prisstruktur for de lange rejser over Storebælt skal være mere favorabel for kollektiv trafik i forhold til bil.
4. Periodekort skal dække hele områder og motivere folk med stort transportbehov til at spare penge ved at bruge kollektiv trafik.
5. Kollektiv trafik en relativ lille markedsandel blandt fritidsture, hvilket indikerer et stort vækstpotentiale.
6. Simplere og klare zone og billetstrukturer.
7. Vi skal adskille socialpolitik og transportpolitik.

Rækkefølgen er vigtig!

1 Skab grundlaget:

- Først reform af takster, zoner og billetterings- og abonnementstyper.

2 Udbyg pålidelighed:

- Så kan der arbejdes meningsfuldt med køreplaner, frekvens

3 Skaler og invester i nye løsninger:

- indkøb af flere togsæt.
- Forlængelse af perroner efter kundegrundlag.
 - Øge stationsnær byplanlægning
- Nye stationer, destinationer, special materiel.

Konklusion

Gennem en takstreform kan vi, uden **øgede omkostninger**:

- Nedbringe transportens CO₂ udledning betragteligt.
- Få passagertallene op især på de mellemlange afstande.
- Øge indtjeningen over tid.
- Mindske trængslen og dermed minimere behovet for ny vejinfrastruktur.
- Binde by og land bedre sammen.

Anbefaling til Transportudvalget

- Igangsætte arbejdet omkring grønt takstudvalg hurtigst muligt.
- IDA bistår gerne med ekspertviden, hvis der er behov for dette.
- En takstreform er forudsætningen for et velfungerende kollektiv tilbud, også på landet.
- Den rigtige rækkefølge er vigtig: Takster, så frekvenser, så investeringer.
- Indfasning over en 3-4 årig periode, fordi adfærdsændringer tager tid, for både system og passagerer.