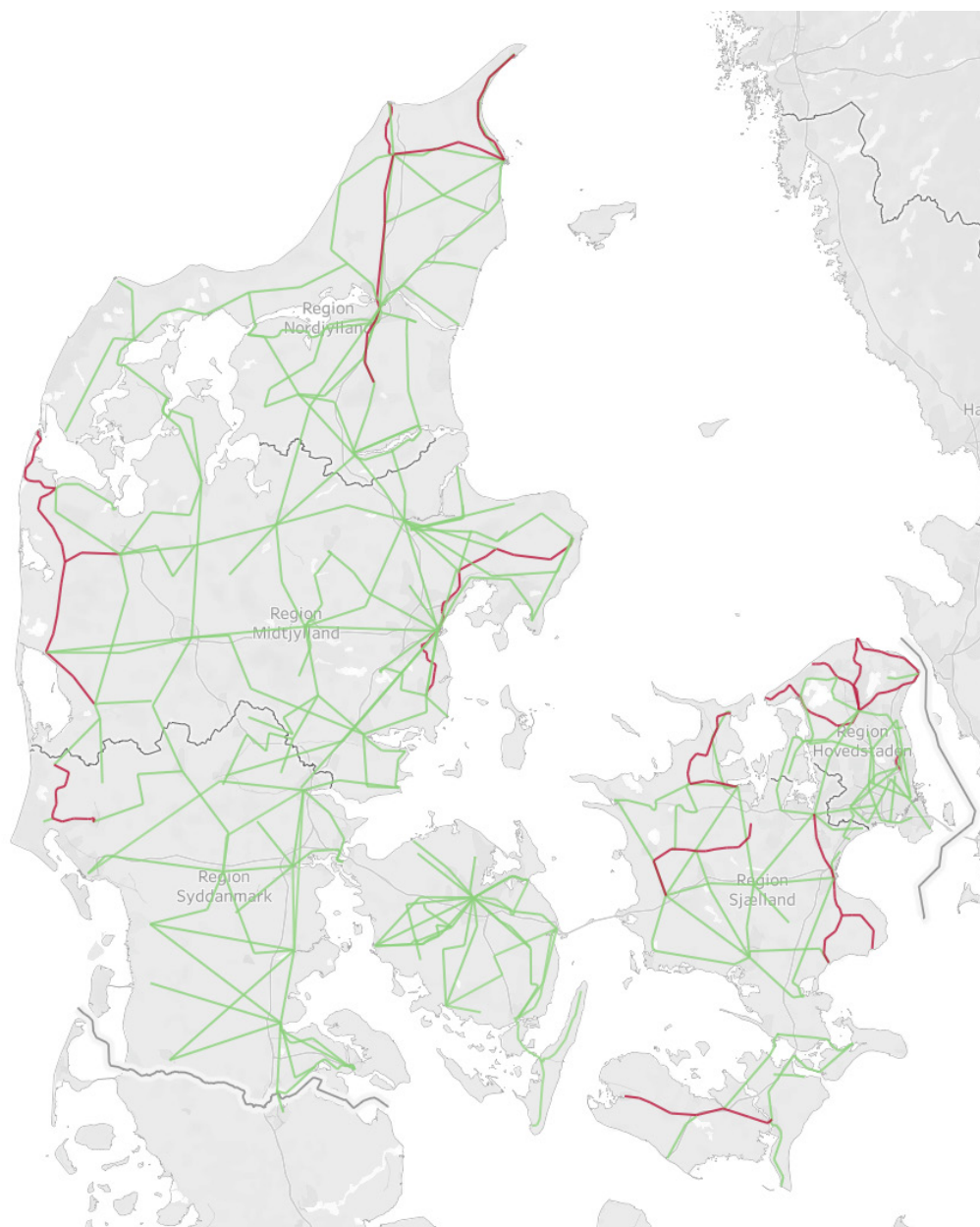


Regional mobilitet

Regionale hovednet og nye mobilitetsløsninger



Indspil til Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet

November 2023

Indholdsfortegnelse

Forord	3
Anbefalinger	4
Regional mobilitet til forskellige geografier	8
Anbefalinger	12
1: Regionale hovednet – et regionalt hovedbidrag	13
Nye mobilitetsløsninger som tilbringertrafik til regionale hovednet	18
2: Samkørsel	18
3: Cyklisme og cykelinfrastruktur	21
4: Busfremkommelighed og BRT	24
5: Knudepunkter	26
6: Parkér-og-rejs og korridorstrategi	28
7: Mikrodelemobilitet	30
Øvrige anbefalinger til fremme af kollektiv mobilitet	31
8: Bedre mobilitet for unge	31
9: Virksomheder, kollektiv mobilitet og mobility management	33
10: Brugervenlig MaaS-app	35

Forord – om regional mobilitet, hovednet og nye mobilitetsløsninger

Den kollektive transport er under pres. Både stigende udgifter og færre indtægter udfordrer økonomien. Samtidig har vi en klimaudfordring, hvor kollektiv transport skal være med til at nedbringe CO2-udledningen. Derfor er det afgørende at udvikle den kollektive mobilitet, så flere vælger bus, tog, letbane, samkørsel og cykel. Det er en strukturel udfordring, at stadig færre danskere – herunder især unge, der er en vigtig og prioriteret målgruppe for regional kollektiv mobilitet – bor i landdistrikter.

Regeringens Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark skal i fase 1 belyse nye kollektive mobilitetsløsninger til forskellige geografier – et arbejde Danske Regioner hilser velkommen. Vi ser frem til også at bidrage til fase 2 om økonomi og takster og fase 3 om organisering.

Regionerne fremmer alle grøn, sund og sammenhængende mobilitet. Det skal være muligt at bo, arbejde, og uddanne sig i alle dele af landet uden adgang til egen bil. Styrket kollektiv mobilitet er også nødvendigt for at reducere trængsel i byerne. Regionerne er i fuld gang med at omlægge, tilpasse og udvikle den regionale kollektive mobilitet i samarbejde med brugerne, kommunerne, trafikselskaberne og de private aktører.

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 mobilitetsknodepunkter, og forsøg med parkér 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.

Ud over eksempler på regionernes arbejde med at styrke de regionale hovednet, samt nytænkning af tilbringertrafikken, har vi medtaget eksempler på nye mobilitetsløsninger i bl.a. Holland, Norge og Sverige.

Danske Regioner håber, at anbefalingerne i dette indspil vil inspirere Ekspertudvalget, regeringen og sektoren til, at vi sammen styrker de regionale hovednet yderligere, samt at vi på tværs af stat, regioner, kommuner og private aktører samarbejder om at udvikle stærk kollektiv mobilitet i hele landet.

Anders Kühnau
Formand

Stephanie Lose
Næstformand

Anders G. Christensen
Formand
Udvalget for regional
udvikling og EU

Anbefalinger og sammenfatning

Regeringens Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark skal i fase 1 belyse nye kollektive mobilitetsløsninger til forskellige geografier. Med dette indspil kommer Danske Regioner med vores bud på, hvordan vi kan styrke danskernes mobilitet.

Hovedbudskaberne i indspillet er:

- At regionale hovednet forbinder de større byer på tværs af kommunegrænser – og sikrer mobilitet hvor der ikke er statslig jernbane. Hovednettet skal derfor fortsat stå stærkt, bl.a. ved at de understøttes af nye mobilitetsløsninger.
- Regionerne prioriterer transport for unge på ungdomsuddannelser, så det er muligt at bo og uddanne sig i alle dele af landet uden egen bil. Med nye mobilitetsløsninger er det vigtigt at have de unge for øje – især i landdistrikterne.
- Regionerne bidrager med koordinering, udvikling og test af nye mobilitetsinitiativer på tværs af kommunegrænser.

1. Regionale hovednet – et regionalt hovedbidrag:

Danske Regioner foreslår, at ekspertudvalgets arbejde understøtter de regionale hovednet – og de økonomiske forudsætninger for at opretholde og styrke dem – der samtidigt forbinder de større byer, betjener landdistrikter og er tilbringertrafik til den statslige jernbane. Endvidere bør der være fokus på nye mobilitetsløsningers potentiale til at understøtte og styrke de regionale hovednet.

Eksempel: Nordjyllands hovednet

Nordjylland udvider den kollektive trafikbetjening med expresbusser, hvor der ikke kører tog. Expressbusserne har et fast, højt serviceniveau med minimum én afgang i timen på både hverdage, aftener og i weekenden – samt flere afgange i myldretiden, hvor kundegrundlaget er størst. Busserne er komfortable med bl.a. stillezoner og scorer højt i NTs kundetilfredshedsmålinger.

Nye mobilitetsløsninger er et vigtigt redskab, der kan styrke tilbringertrafikken til de regionale hovednet:

2. **Samkørsel:** Mobilisering af tomme bilsæder via samkørsel har potentiale til at supplere og blive del af den kollektive trafik – også i yderområderne.

Danske Regioner foreslår, at der:

- Gives mulighed for at indføre samkørsel med inspiration fra den franske model – herunder at der etableres hjemmel til, at det offentlige kan understøtte samkørsel og chaufføren kan modtage en betaling, der ligger ud over de marginale omkostninger for turen.
- Sker en smidiggørelse af processen for at godkende samkørselspladser – fx ved at en tværkommunal enhed får et koordinerende ansvar for samkørselspladser som en integreret del af arbejdet med samkørsel og parkér-og-rejs.

Eksempel: Samkørsel til uddannelsesinstitutioner i Hillerød

Hillerød har over 5.000 studiepladser og mange studerende pendler langt i bil. Det giver trængsel på vejene og ved p-pladser ved uddannelsesstederne. Region Hovedstaden, Movia, Hillerød Kommune og FDM tilbyder de studerende samkørsel via Ta'Med, der understøtter og udvider det kollektive trafiktilbud. Studerende kan bruge Ungdomskort eller Pendlerkort som betaling for samkørslen.

3. **Cyklisme og cykelinfrastruktur:** Ca. halvdelen af alle beskæftigede i Danmark har under 10 km til arbejde. Potentialet for cykelpendling er altså stort.

Danske Regioner foreslår, at der anvendes midler fra puljen på 3 mia. kr. i Infrastrukturplan 2035 afsat til 'styrket indsats for flere cyklister' til udbredelse af supercykelsti-konceptet og lignende fremme af cykelsamarbejde. Det vil understøtte et fortsat løft i kvaliteten af den tværkommunale cykelinfrastruktur, og gøre det mere attraktivt at benytte cyklen til pendling samt til og fra kollektiv mobilitet.

Eksempel: Supercykelstier

Supercykelstier er et sammenhængende net af cykelstier, hvor cykelforholdene er prioriteret højt. Der er let adgang til stationer og centrale busstoppesteder mhp. at understøtte kombinationsrejser mellem cykel og kollektiv transport. Supercykelstier prioriteres mest i og omkring de større byer, hvor antallet af cyklister er størst. I Region Hovedstaden og Region Midtjylland er der nedsat sekretariater for supercykelstier.

4. **Busfremkommelighed og BRT:** Jo hurtigere bussen kommer frem, jo relativt mere attraktiv er den i forhold til bilen. Det reducerer driftsomkostningerne, når bussen ikke holder i kø. Busfremkommelighed øger på samme tid indtægterne og mindsker omkostningerne.

Danske Regioner foreslår, at der:

- Oprettes en ny BRT- og fremkommelighedspulje, der kan støtte lokale og regionale fremkommeligheds- og BRT-projekter – herunder støtte til at forberede og afdække projekter.
 - Gives bedre rammevilkår for BRT-projekter – bl.a. ved at medfinansiering af anlæg kan ske uden for anlægsloft, samt at lånefinansiering hertil kan afbetales over en periode på fx 40 år.
5. **Knudepunkter:** Knudepunkter er opgraderede holdepladser, der samler mobilitetstilbud, 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.

- 6. Parkér-og-rejs og korridorstrategi:** Ved parkér-og-rejs anlæg (P&R) stiller den rejsende sin bil eller cykel ved en station eller et busstop i et område uden trængsel, og rejser herfra videre med kollektiv trafik til byområder med trængsel.

Danske Regioner foreslår, at der arbejdes med modeller for organisering og finansiering af P&R og korridorstrategier – fx ved at sikre, at kommunerne får mulighed for at medfinansiere P&R-anlæg i andre kommuner.

- 7. Mikrodelemobilitet:** Delecykler og -løbehjul vinder udbredelse i de større byer og bør samtænkes med kollektiv trafik som fleksibel *first/last-mile* transport.

Danske Regioner foreslår, at:

- Der skabes hjemmel til, at kommuner og regioner kan integrere mikromobilitetsløsninger som en del af trafikskabernes udbud og mobilitetsløsninger.
- Arbejdet med at fremme mikromobilitet og integration med kollektiv trafik kan blive en del af et tværgående Mobility Management sekretariats opgaver, jf. anbefaling 9.

Eksempel: Integration af delecykler i kollektiv trafik i Holland

I Holland kan brugere af den kollektive trafik også bruge delecykler til og fra stationerne. NS (Nederlandse Spoorwegen), der har over 1 mio. passagerer om dagen, har indsat over 100 delecykler ud ved alle stationer. 8 pct. af kunderne tilkendegiver, at de ville bruge bil i stedet for tog, hvis delecyklerne ikke var der. Hollænderne kan bruge deres rejsekort til at betale for og låse delecykler op ved stationerne, hvilket gør det nemt at leje en cykel til og fra stationen.

Øvrige anbefalinger til fremme af kollektiv mobilitet:

- 8. Bedre mobilitet for unge:** Unge er en vigtig målgruppe for regional kollektiv transport, og hvis der må foretages tilpasninger, så er udgangspunktet, at uddannelsesruter friholdes.

Danske Regioner foreslår, at ekspertudvalget bakker op om implementeringen af en ny ungerabat, der vil gøre det mere attraktivt for flere unge at vælge kollektiv mobilitet, hvilket kan ske inden for den nuværende økonomiske ramme.

Eksempel: Plustur til unge

Få et gratis lift til eller fra bussen - hvis den ikke kører hele vejen. Gratis Plustur til unge med Ungdomskort er et projekt initieret og støttet af Region Syddanmark med det formål at styrke kendskabet til Plustur samt at se på initiativer, som kan fremme udbredelsen af Plustur i de tyndtbefolkede landområder. Ønsket er at fremme mobiliteten for de unge uden for byerne. Plusturen skal bestilles via Rejseplanen.dk eller Rejseplanen app. Ordningen startede august 2022 og løber frem til december 2024.

- 9. Virksomheder, kollektiv mobilitet og mobility management:** Mobility Management er et koncept, der skal fremme bæredygtig transport og styre efterspørgslen efter bil ved at ændre de rejsendes holdninger og adfærd. Virksomheder, uddannelsesinstitutioner og organisationer kan via mobility management påvirke medarbejdernes transport til og fra arbejde og studie i retning af øget brug af aktiv, kollektiv mobilitet samt videomøder.

Danske Regioner foreslår, at der:

- Inspireret af supercykelsti-sekretariatene nedsættes tværkommunale Mobility Management sekretariater, der systematisk kan assistere virksomheder, uddannelsesinstitutioner og organisationers arbejde med at udarbejde mobilitetsplaner mhp. at reducere pendling i bil.
- Arbejdes på at øge udbredelsen af erhvervsPendlerkortet – bl.a. ved at reducere den nuværende bindingsperiode på et år.

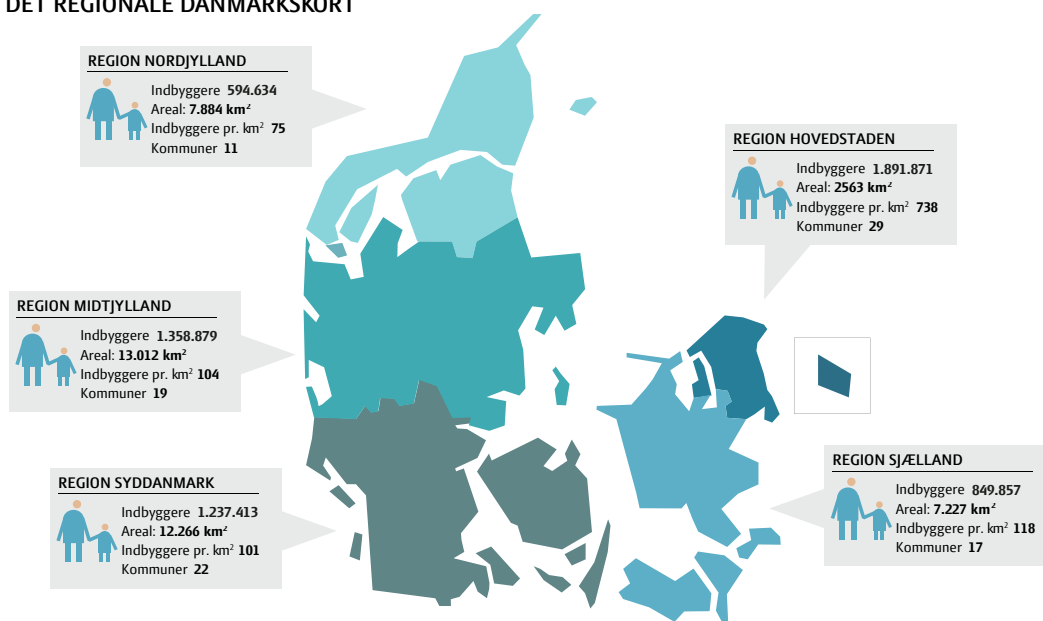
- 10. Brugervenlig MaaS-app:** Forbedret brugervenlighed er én af måderne til at få flere til at vælge aktiv mobilitet – både i forhold til nye rejsende og til at få eksisterende til at benytte bus og tog mere til pendling og fritid.

Danske Regioner foreslår, at der ved overgangen til den fælles, kommende MaaS-app er særlig fokus på brugervenlighed mhp. at understøtte let og økonomisk attraktiv brug af kollektiv mobilitet til både pendling og fritid.

Regional mobilitet til forskellige geografier

Hver region udarbejder og udvikler en palet af mobilitetsløsninger tilpasset deres specifikke geografi og demografi. Befolkningstætheden spænder fra 75 indbyggere pr. km² i Nordjylland til 720 i Region Hovedstaden, jf. nedenstående figur.

DET REGIONALE DANMARKSKORT



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.

Følgende liste er eksempler på regionalt finansierede udviklingsprojekter og tiltag:

- Knudepunktskoncept: Kategorisering af knudepunkter, opgradering af testknudepunkter samt dialog om ens visuel identitet for knudepunkter/stoppesteder (alle regioner).
- Gratis Plustur med ungdomskort: Vil flere unge benytte bussen, hvis Plusturen til/fra bussen er gratis? Ønsket er at øge opland til og passagertal i den kollektive transport (Region Syddanmark).
- Samkørsel til ungdomsuddannelser: Unge vælger i stigende grad bilen potentialet for at overflytte nogle af disse ture til samkørsel er stort (Region Syddanmark & Region Hovedstaden).
- Samkørsel: Forsøg i Vestsjælland og omkring Køge Bugt (Region Sjælland).
- Regional koordinering af mobilitetssamarbejde med trafikelskab og kommuner om fremtidens mobilitet (Region Midtjylland).
- Afholdelse af inspirationsmøder for kommuner om samarbejde om samkørsel, børn og unges transport samt funktionsudbud (Region Midtjylland).
- Cykling: Supercykelsti-sekretariatet (Region Hovedstaden og Midtjylland).
- Cykling: Fremme cyklisme – herunder i projektet Vi cykler til uddannelse (alle regioner).
- Fremtidscyklen: Gratis genbrugscykler ved Asnæs Lokalbaneanstation (Region Sjælland).
- Forsøg med førerløse busser (Region Sjælland, Hovedstaden og Nordjylland).
- Infoskærme i busser, der giver passagererne information om skiftemuligheder, køreplansændringer, særlige rabatter etc. (Region Syddanmark).
- Unge viser vej: Læringsforløb på ungdomsuddannelser om lokale mobilitetsløsninger (Region Sjælland)

Ifølge Lov om trafikelskaber skal der udarbejdes en trafikplan for den statslige jernbane, der giver overblik over besluttede projekter og deres trafikale og passagermæssige effekter. Et kig til vores nabolande viser et dybere samarbejde mellem administrative niveauer:

- Sverige: Alle regioner udarbejder, foranlediget af regeringen, en regional transportinfrastrukturplan, der beskriver de næste 12 års planer for udvikling på transportområdet.¹ Den regionale infrastrukturplan er styrende for statens investeringer i regional infrastruktur.
- Norge: De norske regioner bidrager til *Nasjonal transportplan*² ved at definere de største regionale udfordringer på transportområdet samt med konkrete forslag til at løse fx trængselsudfordringer.

De regionale mobilitetsstrategier kunne indgå som et centralt element i den statslige trafikplan, der på sigt kunne udvikles til en bredere mobilitetsplan.

1 [Länsplaner - Bransch \(trafikverket.se\)](#)

2 [Nasjonal transportplan – NTP - regjeringen.no](#)

Udviklingen i bosætning fordrer udvikling af kollektiv mobilitet

At der er brug for nye mobilitetsløsninger i yderområderne, vidner udviklingen i bosætningen samt bilejerskabet om. Stadig færre danskere, herunder især unge, bor i landdistrikter – dvs. uden for byområder eller i byer med mindre end 200 indbyggere.³ Det betyder færre passagerer i den kollektiv trafik, hvilket udfordrer økonomien i den kollektive trafik og understreger behovet for, at der udrulles nye mobilitetsløsninger i landdistrikterne.

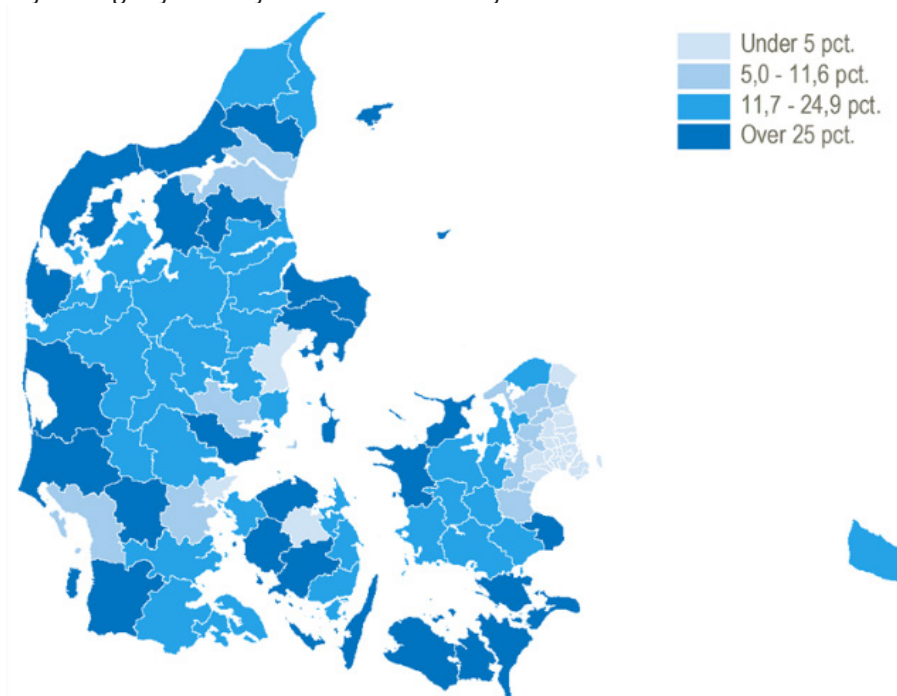
Udviklingen i bosætningen i landdistrikterne i de seneste 10 år viser, at hvor 12,6% af befolkningen boede i landdistrikterne i 2013, er det i dag 11,6%.

Fortsætter den aktuelle befolkningsudvikling frem til 2050, forventes de nuværende forskelle at blive forstærkede. Ifølge Danmarks Statistik vil 36 kommuner have en negativ befolkningstilvækst frem mod 2050 og 21 kommuner vil have en tilvækst på over 10 pct.

At der samtidig er brug for at opretholde og gerne styrke den fælles, kollektive mobilitet til og i vores byer vidner udviklingen i bosætningen i byerne om. Flere bor i de største byområder – dvs. byområder med over 100.000 indbyggere:

I 2013 boede 31,5 pct. af befolkningen i de største byområder. I 2023 var tallet 33 pct. Figuren nedenfor viser befolkningen fordelt efter landdistrikter.

Befolkningen fordelt efter landdistrikter. 1. januar 2023



I perioden 2013-2023 er befolkningen således vokset med 11 pct. i de største byområder mod en befolkningstilvækst på 5,9 pct. for landet som helhed. Til sammenligning er befolkningen skrumpet med 2,6 pct. i landdistrikterne.

3

[Færre bor på landet - Danmarks Statistik](#) og [Befolkningstilvækst især i Østjylland - Danmarks Statistik](#)

Udviklingen udfordrer alt andet lige økonomien i den kollektive trafik:

- I landområder ved at kundegrundlaget reduceres yderligere. Udfordringen øges af, at det særligt er unge uddannelsessøgende, der søger væk. De unge er en vigtig kunde-gruppe for den kollektive trafik, og hvis der må foretages tilpasninger, så er udgangspunktet, at uddannelsesruter friholdes. En række tiltag kommer særligt unge til gode – fx natbusser (der også fremmer unges sikkerhed), cykelmedtagning i bus og tog, og regional betaling for, at lokale busruter stopper ved ungdomsuddannelserne.
- I de største byer øges trængslen. Det hæmmer fremkommeligheden og øger driftsomkostningerne i den kollektive trafik.

Samlet understreger det behovet for en flerhed af indsatser målrettet hhv. vores yderområder, vores købstæder og de største byer.

Anbefalinger

I det følgende præsenteres Danske Regioners forslag til Ekspertudvalgets fase 1 om nye mobilitetsløsninger. For regionerne spiller de regionale hovednet en afgørende rolle. Og regionerne anbefaler, at regionale hovednet også fremadrettet spiller en hovedrolle i den regionale og lokale kollektive mobilitet.

Der præsenteres en række nye mobilitetsløsninger som samkørsel, park'n'ride mv., der alle har potentiale til at løfte mobiliteten i forskellige geografier samt fungere til som tilbringertrafik til det regionale hovednet. Endvidere præsenteres en række øvrige anbefalinger om bl.a. brugervenlighed og mobility management, der kan bidrage til at gøre det mere attraktivt at vælge kollektiv mobilitet.

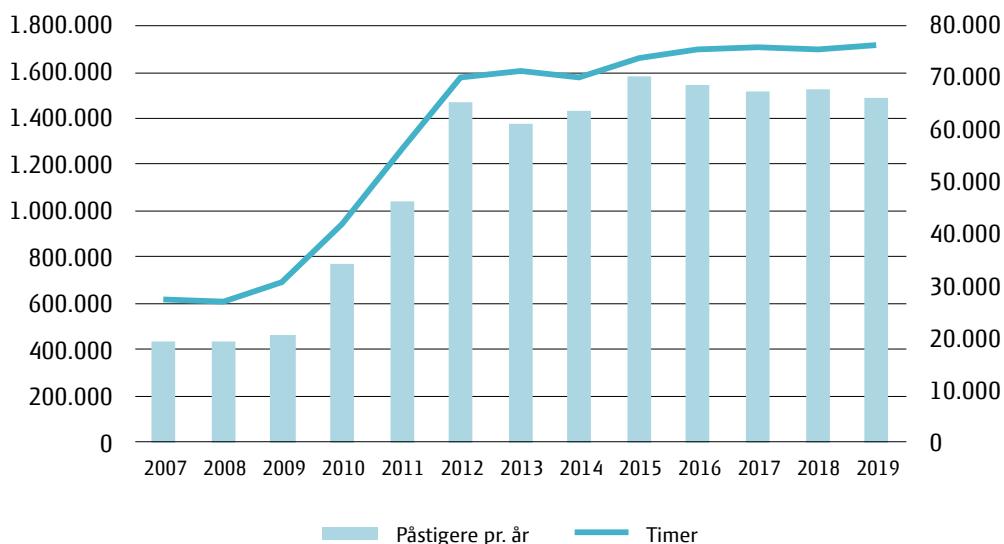
Hver af de følgende 10 punkter indeholder en beskrivelse af udfordringer, der fremhæves en række eksempler på gode mobilitetsløsninger fra ind- og udland, som der kan drages inspiration fra. Afslutningsvist præsenteres anbefalinger.

I: Regionale hovednet – et regionalt hovedbidrag

De regionale hovednet styrker mobiliteten, sikrer sammenhæng på tværs, gør det mere attraktivt at pendle kollektivt og fungerer som tilbringertrafik til og fra landsdækkende tog. De regionale hovednet er målrettet pendlere til job og uddannelse, der med høj frekvens, fremkommelighed og få stop kan rejse over længere afstande på forholdsvis kort tid. De regionale hovednet udgør den største del af de regionale ruter og skaber forbindelser til, fra og mellem regionernes største byer og på tværs af kommuner – samt forbinder og betjener landdistrikter og mindre byer på ruten. De øvrige regionale ruter fungerer bl.a. som tilbringertrafik til det regionale hovednet. Bybusser og lokale (skole)ruter betjener lokale rejsemål og føder ind til regionale ruter. Tilbringertrafikken vil kunne styrkes af nye mobilitetsløsninger, som de er foreslået i pkt. 2-7 i dette papir, hvilket kan være med til at styrke hovednettet som ryggraden i den regionale kollektive trafik.

Figuren nedenfor viser den positive sammenhæng mellem det øgede antal køreplantimer, som de regionale Expresbusser i Nordjylland har kørt, og stigningen i antal påstigere. Passagerne sætter pris på et fast, højt serviceniveau med minimum én afgang i timen på både hverdage, aftener og i weekenden – samt flere afgange i myldretiden, hvor kundegrundlaget er størst. Busserne er komfortable med bl.a. stillezoner og scorer højt i kundetilfreds-hedsmålninger.

NT's X Busser. Udvikling i antal køreplantimer og påstigere



Det regionale net udgør grundstammen i den kollektive trafik. I takt med at den lokale busbetjening beskæres, er den regionale bus mange steder det eneste eller primære kollektive transporttilbud.

Alle regionerne arbejder med hovednet, hvilket er eksemplificeret på side 16 og 17.

Lokalbaner er en integreret og betydningsfuld del af det regionale hovednet. Lokalbanerne fungerer som tilbringertrafik til DSB's landsdelstrafik og bidrager dermed til at realisere værdien af de store statslige investeringer i IC-trafikkens tog, skinner og signalsystemer.

Infrastrukturen på lokalbanerne udgør 516 km enkeltsporet jernbane. Banerne er organiseret i fem jernbanevirksomheder, jf. nedenstående kort over lokalbanerne i Danmark.



Lokalbanernes transportarbejde i personkm. svarer til 80 pct. af Metroens. Lokalbanerne har færre passagerer end Metroen, men de enkelte rejser er længere. Ca. 70 pct. af passagerne i lokalbanerne er pendlere til og fra uddannelse og arbejde.⁴ Omkring 17 mio. passagerer er hvert år afhængige af, at lokalbanerne fragter dem frem og tilbage mellem hjemmet og skolen eller arbejdspladsen.⁵

Efter Corona-pandemien er passagerne vendt hurtigere tilbage til de regionale tog og busser end til busserne i byen og på landet. Flere steder i landet rapporterer trafikelskaberne på nuværende tidspunkt om passagertal i regionale tog, der ligger over niveauet fra før pandemien.

4 Danske Regioner: Lokalbanernes betydning i landområder og resultater

5 regioner.dk/services/nyheder/2021/maj/en-livsnerve-er-ved-at-blive-skaaret-over-lokalbaner-har-brug-for-store-investeringer/

Succesfuld overdragelse af togdrift fra DSB i Nordjylland

En ændring af trafikskabsloven gav i 2017 Region Nordjylland mulighed for at overtage Statens togdrift i Nordjylland via Nordjyske Jernbaner. At samtænke lokal- og regionalbaner har medført et mere attraktivt togtilbud til nordjyderne med flere afgang, kortere rejsetider og flere direkte tog. Det er nu muligt at køre fra Skagen til Aalborg uden skift. Både antal passagerer og passagerkilometer er steget.

Regionerne stiller sig i front i den grønne omstilling – bl.a. med indsættelse af batteritog:

Midtjyske Jernbaner indsætter Danmarks første batteritog i 2024

Midtjyske Jernbaner har indkøbt syv batteritog, der fra ultimo 2024 erstatter deres dieseltog. Indkøbet skal danne grundlag for udrolningen af batteritog på andre regionale strækninger og er dermed et vigtigt skridt på vejen mod CO2-neutral togtrafik.

Danske Regioner foreslår, at:

- Ekspertudvalgets arbejde understøtter de regionale hovednet – og de økonomiske forudsætninger for at opretholde og styrke dem – der forbinder de større byer på tværs af kommuner, betjener landdistrikter og er tilbringertrafik til den statslige jernbane. Endvidere bør der være fokus på nye mobilitetsløsningers potentiale til at understøtte og styrke de regionale hovednet.

Eksempler på regionale hovednet:

R- og S-busser på Sjælland og i Hovedstaden

R-busser har faste minuttal og sikrer forbindelser til de øvrige busser og tog. R-bussen har så direkte linjeføring som muligt mellem større byer, og har halvtimedrift om dagen og timedrift aften og weekend.

S-busserne understøtter pendling i kombination med S-tog, A-busser og Metro og er en del af ryggraden i kollektiv trafik i Storkøbenhavn. Samlet skabes et højfrekvent kollektivt transportnet målrettet pendlere. S-bussen har direkte linjeføring, få stop og god fremkommelighed via signalprioritering og busbaner.

Region Sjælland har besluttet at opgradere den tidligere linje 234 til 460R, hvormed den har fået flere afgang. Det illustrerer, at der fortsat er potentiale i at udbygge og styrke regionale hovednet.

Nordjyllands hovednet

Nordjylland udvider den kollektive trafikbetjening med expresbusser, hvor der ikke kører tog. Det sker i nogle tilfælde på bekostning af andre regionale ruter. Desuden samfinansierer Region Nordjylland 50 pct. af udgifterne til Plustur med de nordjyske kommuner – mhp. at stå sammen om lokale transportmuligheder og understøtte tilbringertrafik til hovednettet.

Expresbusserne har et fast, højt serviceniveau med minimum én afgang i timen på både hverdage, aftener og i weekenden – samt flere afgang i myldretiden, hvor kundegrundlaget er størst. Busserne er komfortable med bl.a. stillezoner og scorer højt i NTs kundetilfredshedsmålinger.

Det midtjyske hovednet

Hovednettet er opbygget med udgangspunkt i to kriterier:

1. Byer med +2.000 indbyggere skal have en hovednetsforbindelse til den regions-hovedby, som de primære rejse- og pendlingsstrømme er rettet imod.
2. Alle naboregionshovedbyer skal være forbundet med en hovednetsforbindelse.

De øvrige regionale ruter fungerer som tilbringerruter til hovednettet.

Strategiske hovedruter på Fyn

FynBus vil styrke hovednettet på Fyn ved at etablere et strategisk hovednet af højfrekvente regionalruter, der sammen med togstrækningerne på Fyn skal være rygraden i den regionale trafik. Planen har fokus på at styrke busbetjeningen, hvor potentialet er størst. Der hvor potentialet er begrænset, køres der i myldretiden mhp. at tilgode-se pendlere og studerende. Systemet supplerer et net af kommunale plusturskørsler, hvor borgere i tyndt befolkede områder kan blive kørt til regionale busruter.

Nye mobilitetsløsninger som tilbringertrafik til regionale hovednet

Rapporten *Sammenhæng i den kollektive trafik* viser, at hver tredje togpassager tager en bus til/fra toget, samt at øget sammenhæng i den kollektive mobilitet giver flere passagerer i både bus og tog. Mere fleksibel og effektiv tilbringertrafik bidrager til at styrke hovednettet og øge mobiliteten. Via tilbringertrafik er der potentiale til at øge oplandet til de regionale hovednet og statslige skinner og dermed gøre dem brugen af kollektiv mobilitet attraktiv for flere. Gode muligheder for at komme til/fra hovednettet og knudepunkter løfter den samlede mobilitet i yderområder – uden at borgerne er afhængige af egen bil.

2: Samkørsel

Potentialet for samkørsel er stort – men endnu uforløst i Danmark. Ifølge Vejdirektoratet er der i gennemsnit 1,08 person i hver bil, når vi pendler. Det vil sige, at der dagligt er 14 mio. tomme bilsæder i trafikken.⁶ Det bidrager til trængsel, klimabelastning og økonomisk tab for både bilisterne og samfundet. Mobilisering af tomme bilsæder via samkørsel har potentiale til at supplere og blive del af den kollektiv trafik – også i yderområderne.

Reglerne er sådan i dag, at udbydere af samkørsel alene må få dækket marginale omkostninger svarende til ca. 0,7 kr./km. Det gør kun samkørsel økonomisk interessant på længere distancer, fx mellem Aarhus og København, og vanskeliggør realisering af potentialet for samkørsel. Samkørsel kan være et prismæssigt attraktivt supplement til åben flextrafik som Plustur og Flextur.

Frankrig er foregangsland for samkørsel

Samkørsel er en del af den franske mobilitetslov. Chaufføren kan skattefrit modtage ca. 3,5 kr./km. Det offentlige kan subsidiere passagererne og dermed give dem økonomisk incitament til at pendle via samkørsel. Chauffører, der stiller sæder til rådighed for samkørsel, kan modtage betaling herfor – også når der ikke er passagerer til turen. Virksomheder med over 50 ansatte skal udarbejde en mobilitetsplan for ansattes pendling, der kan omfatte samkørsel, og de må subsidiere medarbejderes samkørsel med op til 600 € om året uden at blive beskattet heraf.

Den franske stat har afsat en pulje til finansiering af samkørsel, som myndigheder og virksomheder kan søge. Loven kræver, at samkørselstjenester deler turdata. Der kan prisdifferentieres, så tilskuddet er højere, hvis dækningen af kollektiv trafik er begrænset, mens det kan være lavt/fraværende langs hovednet.

Flextrafik er et integreret element i den lokale og regionale kollektive trafik, der løser en række opgave med bl.a. patientbefordring. Åben flextrafik kan også supplere andre tilbud, når der fx ikke er en bus eller en samkørsel, der passer med borgerens behov.

Regional samfinansiering af Plustur

Åben flextrafik er som udgangspunkt lokal kørsel, der finansieres af kommunerne. I forbindelse med, at Region Nordjylland har samlet kræfterne om det regionale hovednet og nedlagt en række mindre ruter, finansierer regionen 50 pct. af udgifterne til Plustur. Det sker for at øge transportmulighederne i hele regionen og for at understøtte tilbringertrafik til det regionale hovednet.

Åben flextrafik erstatter ikke bustrafikken, da omkostningerne pr. tur er relativt høje. Derfor vil det være attraktivt, hvis det billigere alternativ samkørsel vinder større udbredelse. Trods de lovgivningsmæssige begrænsninger i Danmark har regionerne flere steder arbejdet med samkørsel, hvor finansieringen af samkørselstjenesterne bl.a. kommer fra regionerne:

Samkørsel til uddannelsesinstitutioner i Hillerød

Hillerød har over 5.000 studiepladser og mange studerende pendler langt i bil. Det giver trængsel på vejene og ved p-pladser ved uddannelsesstederne. Region Hovedstaden, Movia, Hillerød Kommune og FDM tilbyder de studerende samkørsel via Ta'Med, der understøtter og udvider det kollektive trafiktilbud. Studerende kan bruge Ungdomskort eller Pendlerkort som betaling for samkørslen.⁷

Samkørsel i Nordjylland

I regionen er samkørsel integreret i Rejseplanen. Regionen har finansieret et samkørselsprojekt, der er målrettet pendlere og borgere i de mindre byer. Via NaboGo's app udbydes eller efterspørges en tur. Ved knudepunkter kan ekstra passagerer blive samlet op. NaboGo tjener ikke penge på selve kørslen. Tjenesten drives ved, at regionen, kommunerne, trafikkselskabet og virksomheder har bidraget økonomisk til etablering og drift.

Samkørselspladser er steder, hvor bilister/cyklister mødes og kører videre i én bil. Potentialet for samkørsel kan understøttes af flere samkørselspladser. Vejdirektoratet, der ejer og driver 30 samkørselspladser, beskriver en tung proces for at udvide samkørselspladser, fordi de først skal identificere, hvor der er problemer. Dernæst skal en evt. udvidelse godkendes i Folketinget, der efter en finanslovsproces kan vælge at bevilge midler.⁸

Danske Regioner foreslår, at der:

- Gives mulighed for at indføre samkørsel med inspiration fra den franske model – herunder at der etableres hjemmel til, at det offentlige kan understøtte samkørsel og chaufføren kan modtage en betaling, der ligger ud over de marginale omkostninger for turen.

⁷ [Nu skal studerende lære at køre sammen | Region Hovedstaden \(ritzau.dk\)](#)

⁸ [Proppede samkørselspladser tvinger bilister ud i rabatten | Sjælland | DR](#)

- Sker en smidiggørelse af processen for at godkende samkørselspladser – fx ved at en tværkommunal enhed får et koordinerende ansvar for samkørselspladser som en integreret del af arbejdet med samkørsel og parkér-og-rejs.

3: Cyklisme og cykelinfrastruktur

Ca. halvdelen af alle beskæftigede i Danmark har under 10 km til arbejde. Det varierer fra 71 pct. i København til 43 pct. i Vestjylland.⁹ Potentialet for cykelpendling er altså stort. Ifølge SDU har 7-800.000 pendlere cykelpotentiale, defineret som 1-5 km på cykel eller 6-15 km på elcykel til arbejde eller uddannelse.¹⁰

Cykelpendling på tværs af kommuner kan være udfordret af, at cykelinfrastrukturen ikke er sammenhængende på tværs af kommuner og kan have varierende kvalitet og sikkerhed.¹¹

Regionerne har fokus på at fremme sundhed, aktiv mobilitet og cyklisme. Staten har med Infrastrukturplan 2035 afsat en pulje på 3 mia. kr. til at fremme cyklisme frem mod 2035 – herunder med øget støtte ved tværkommunale ansøgninger. Begge dele understøtter cyklismen og cykelinfrastrukturens mange fordele:

- Tilbringertrafik: Cyklisme kan fungere som tilbringertrafik til det statslige og regionale hovednet, og dermed bringe borgerne tættere på den kollektive transport.
- Trængsel: Cyklisme reducerer trafikbelastningen og forbedrer trafikflow.
- Miljø- og klima: Hvis bilen erstattes med en cykel, reduceres luftforurening og CO₂-udledning.
- Sundhed: Cyklisme reducerer sygedage og forekomsten af fedme, diabetes og hjertesygdomme.
- Trafiksikkerhed: Mere cyklisme øger opmærksomheden på trafiksikkerhed, og cyklister udgør en mindre fare for andre trafikanter end bilister.
- Økonomi: Det er beregnet, at en km. cykelsti i København har en årlig værdi på knap 3 mio. kr.¹²

Cyklen har en vigtig rolle i kombinationsrejser til og fra den kollektive transport. Cykelalliance Syd og Cykelforum Fyn er eksempler på regionale og tværkommunale samarbejde om cykelfremmende foranstaltninger, der sætter øget og fornyet fokus på cyklismen og den potentialer.

Vi cykler til uddannelse – projekt i Syddanmark

Formålet med 'Vi cykler til uddannelse' er at få flere unge til at vælge (el)cyklen, når de skal til og fra deres uddannelse – enten på hele turen eller som en del af at rejse med kollektiv transport. Projektet, der startede i Region Syddanmark, er nu udbredt til et samarbejde mellem de fem regioner og Cyklistforbundet. Kampagnen starter i foråret 2024, og løber foreløbigt over tre år.

9 [Der er brug for sikre cykelstier i hele landet.pdf](#)

10 Ingeniøren – Mobilitytech, 31.5.2023: Hvorfor vælger 700.000 danskere at lade cyklen stå?

11 Ingeniøren – Mobilitytech, 4.8.2023 Supercykelstierne får flere til at cykle på arbejde

12 Fosgerau, Mogens et.al (2023), Bikeability and the induced demand for cycling, PNAS - [Bikeability and the induced demand for cycling | PNAS](#)

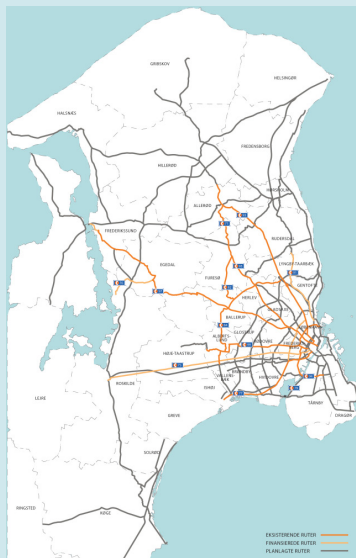
Cykeldeklaration

Til cykeltopmødet 2022 skrev 31 aktører, herunder alle regioner og Danske Regioner, under på en cykeldeklaration, hvor man erklærede, at man arbejder for, at der i 2030 skal cykles 20% flere ture. Regionerne bidrager særligt med at skabe tværkommunale netværk og løsninger.¹³

Supercykelstier

Supercykelstier er et eksempel ud af flere på, hvordan regionerne arbejder med cykelfremmende initiativer. Supercykelstierne er et sammenhængende net af cykelstier, hvor cykelforholdene er prioriteret højt. Der er let adgang til stationer og centrale busstoppesteder mhp. at understøtte kombinationsrejser mellem cykel og kollektiv transport. Supercykelstier prioriteres mest i og omkring de større byer, hvor antallet af cyklister er størst. I Region Hovedstaden og Region Midtjylland er der nedsat sekretariater for supercykelstier:

- Region Hovedstaden har siden 2012 samarbejdet med kommuner om cykelstier med gode forhold. I dag tæller samarbejdet 29 kommuner. Fra 2012 til 2022 er der kommet 59 pct. flere cyklister på ruterne. 13 pct. af de nye cyklister kørte tidligere i bil. Supercykelsti-sekretariatet er 65 pct. finansieret af Region Hovedstaden.
- Region Midtjylland har siden 2020 samarbejdet med 10 kommuner. Målet er at vende udviklingen, hvor især unge er begyndt at tage bilen mere, samt i samspil med den kollektive transport at skabe et alternativ til bilen – også i yderområderne. Region Midtjylland finansierer 50 pct. af sekretariatet.



13 [cykeltopmøde-2022-deklaration-om-get-samarbejde-for-at-fremme-cykling-i-danmark- 2424.pdf](#)

Danmark har som et af de få lande i EU ikke målrettede skatteinitiativer til at fremme cyklisme.

Eksempler fra udlandet

- I Belgien kan firmaer og offentlige myndigheder betale ansatte for at cykle på arbejde. Tilskuddet er skattefrit for cyklister, og firmaer får fradrag for udgiften.¹⁴
- I Oslo kan man få et tilskud på op til 20 pct. af prisen, hvis man køber en ny el-ladcykel.¹⁵
- I Sverige kan en arbejdsgiver stille en (el)cykel til rådighed. Medarbejderen beskattes kun af den del af ydelsen (Køb, leje eller leasing af cyklen), der overstiger 3.000 skr.¹⁶

Danske Regioner foreslår, at der:

- Anvendes midler fra puljen på 3 mia. kr. i Infrastrukturplan 2035 afsat til 'styrket indsats for flere cyklister' til udbredelse af supercykelstikonceptet og lignende fremme af cykelsamarbejde. Det vil understøtte et fortsat løft i kvaliteten af den tværkommunale cykelinfrastruktur, og gøre det mere attraktivt at benytte cyklen til pendling, samt til og fra kollektiv mobilitet.

14 [Belgian Employees Provided New Tax Exempt Bicycle Allowance \(natlawreview.com\)](https://natlawreview.com)

15 [Elektriske lastesykler \(klimatilskudd.no\)](https://klimatilskudd.no)

16 [Cykel fordel | Skat \(skatteverket.se\)](https://skatteverket.se)

4: Busfremkommelighed og BRT

Jo hurtigere bussen kommer frem, jo relativt mere attraktiv er den i forhold til bilen. Det reducerer driftsomkostningerne, når bussen ikke holder i kø. Busfremkommelighed øger på samme tid indtægterne og mindsker omkostningerne. En undersøgelse betegner fem konkrete busfremkommelighedsprojekter som samfundsøkonomisk yderst rentable med en intern rente på mellem 8 og 105 pct.¹⁷

Projekterne er anlagt på strækninger med høje biltrafik- og buspassagertal, og alle reducerer bussens rejsetid. I nogle tilfælde har projekterne medført en rejsetidsgevinst for både bus- og biltrafik.



Potentialerne for yderligere busfremkommelighed er store. Region Hovedstaden har udarbejdet et investeringskatalog for busfremkommelighed til de mest kritiske strækninger med størst forbedringspotentiale.¹⁸ For hvert projekt beskrives udfordringer, rejsetidsgevinst og anlægsudgift – samt afledte effekter på kundetilfredshed, trafiksikkerhed, cykelforhold mv.

Også potentialerne for Bus Rapid Transit (BRT) er store – herunder i mellemstore byer. Movia har udviklet et BRT-inspireret koncept for at afhjælpe trængselsudfordringer i otte byer på Sjælland og samtidig tænkt konceptet sammen med lokal byudvikling. I Aarhus arbejdes der med et BRT-koncept på Ringvejen, hvor busserne på dele af strækningen kører i blandet trafik, men primært vil køre i egen bane.

Plusbus i Aalborg

Danmarks første BRT-linje er indsat i Aalborg. Den højklassede bus kører på en 12 km strækning tværs gennem Aalborg til Supersygehuset. Plusbus er en trafikal rygrad, der medfører kortere rejsetid, kørsel i egen busbane, prioritering i lyskryds, jævn køreoverflade, og hurtig og niveaufri ind- og udstigning via elbusser på 24,8 m., hver med plads til 150-200 passagerer.



Aftalen Bedre og billigere kollektiv trafik afsatte en pulje på 100 mio. kr. til bedre busfremkommelighed, der udmøntes i 2022-23, og som med minimum 50 pct. kommunal eller regi-

¹⁷ [\(Microsoft Word - Artikel_effektunders\370gelse af busfremkommelighed\) \(trafikdage.dk\)](#)

¹⁸ [Katalog for busfremkommelighed \(regionh.dk\)](#)

onal medfinansiering skal modvirke trængselsudfordringer og fremme køretidsbesparelser for bustrafikken. En udfordring ved puljen var den tidsmæssige afgrænsning, der vanskeliggjorde forberedelsen og begrænsede antallet af ansøgninger til puljen.

Danske Regioner foreslår, at der:

- Oprettes en ny BRT- og fremkommelighedspulje, der kan støtte lokale og regionale fremkommeligheds- og BRT-projekter – herunder støtte til at forberede og afdække projekter.
- Gives bedre rammevilkår for BRT-projekter – bl.a. ved at medfinansiering af anlæg kan ske uden for anlægsloft, samt at lånefinansiering hertil kan afbetales over en periode på fx 40 år.¹⁹

5: Knudepunkter

Knudepunkter er opgraderede holdepladser, der samler mobilitets-tilbud, 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 og til mere sammenhængende og sømløse rejser i forbindelse med skift mellem kollektive og private mobilitetsformer. Knudepunkter bidrager dermed til tryghed og attraktive udkantsområder.

Gode forhold ved stoppesteder og knudepunkter, der inkluderer bl.a. belysning, overdækket cykelparkering og toiletter, kan desuden bidrage til at øge oplandet til hovednettet og de øvrige regionale ruter, og bl.a. via tryk cykelparkering at understøtte cyklen som tilbringertransport til bussen.

Mobilitetsknudepunkter kan samtænkes med samkørsel, hvor der kan sikres let mulighed for at bringe/hente passagerer.

Adgang til det regionale net via knudepunkter bidrager til at sprede værdien af den kollektive trafik til flere borgere. Øget tilbringertrafik, bl.a. via bedre mobilitetsknudepunkter, vil alt andet lige også øge tilskyndelsen til at bruge den statslige jernbanetrafik.



Knudepunkter i Region Midtjylland

I Region Midtjylland har Midttrafik en række projekter, som skal skabe nye mobilitetsknudepunkter i udvalgte byer, som lever op til følgende krav:

- Adgang til en højfrekvent hovedrute (minimum kvartersdrift)
- Relevant opland for et eller flere transportmidler (fx bil, cykel, elcykel)
- Mulighed for tilkobling til eksisterende byfunktioner og byudvikling
- Fokus på tryghed, komfort, tilgængelighed, rejseinformation, grønne arealer og gode ventefaciliteter.

Knudepunkter i Region Nordjylland

I Region Nordjylland opgraderes stoppesteder og knudepunkter langs det regionale hovednet. Det sikrer indbydende knudepunkter samt ensartethed på tværs af kommunegrænserne. Indkøbsfunktionen samles hos NT, og pengene rækker længere via storindkøb. Vedligeholdelse af udstyret på knudepunkterne finansieres med 50 pct. fra regionen og 50 pct. fra kommunerne.

Danske Regioner foreslår, at der:

- Oprettes en statslig pulje til at fremme tilbringertrafik og mobilitetsknudepunkter – fx som en del af infrastrukturplanen for 2035.

6: Parkér-og-rejs og korridorstrategi

Ved parkér-og-rejs anlæg (P&R) stiller den rejsende sin bil eller cykel ved en station eller et busstop i et område uden trængsel, og rejser herfra videre med kollektiv trafik til byområder med trængsel. P&R er ofte ét ud af flere virkemidler i en sammenhængende udvikling af mobilitet, der kan understøttes via:

- Markedsføring og attraktive priser for kombineret parkering samt videre rejse med bus eller tog.
- Udvikling af parkeringsområdet til at omfatte mulighed for at afhente pakker og lignende.
- Hyppig afgang med tog og/eller bus med dedikerede og trængselsfrie busbaner.
- Arbejdspladser i de større byer indskrænker gratis parkering for medarbejderne.

Særligt i og omkring hovedstadsområdet er der udfordringer for udbredelse af P&R, bl.a. fordi det ikke er lovligt for en kommune at medfinansiere opførelsen af et P-anlæg i en anden kommune.²⁰

I Holland kan Parkér og Rejs anlæg få tilskud fra en statslig fond til infrastruktur, men også finansiering gennem offentligt private partnerskaber er en mulighed.²¹

KORA peger i en analyse²² på, at København og Frederiksberg Kommuner i dag betaler betydelige beløb til staten fra parkeringsindtægter. Hvis udgifterne til P&R i andre kommuner kunne modregnes i parkeringsindtægterne, ville det skabe økonomisk incitament til at etablere sådanne P&R-anlæg. Det ville samtidig kunne tage trykket af trafik- og parkeringssituationen i bycentrum og bidrage til at gøre brug kollektiv trafik mere attraktivt i pendlerkommunerne.

P&R mindsker behovet for biler i Utrecht

Provinsen Utrecht i Holland anvender P&R til at mindske behovet for biler i byen. Der er etableret fire parkeringsanlæg i udkanten af byen tæt ved motorveje, hvorfra det er muligt via bus, sporvogn eller delecycel at rejse videre til centrum. Ved P&R-anlæggene er der mulighed for at afhente pakker, foretage indkøb etc. En kombi-billet koster €6 og inkluderer en hel dags parkering og kollektiv transport til/fra bycentrum for op til fem personer. Via *urban design* – nærhed, tilgængelighed med kollektiv trafik, cyklisme, delebiler og P-restriktioner – arbejder provinsen for at reducere behovet for bil i byen.

20 Berlingske d. 29.3.2023

21 [Parkér og Rejs-anlæg kan forbedre den kollektive trafik \(realdania.dk\)](https://realdania.dk)

22 [Analyse af økonomiske rammevilkår for trafiksselskaberne - vive.dk](https://vive.dk)

Periodekort giver gratis adgang til P&R i Bergen

I Bergen i Norge tilbydes der gratis parkering for brugere af den kollektive trafik. P&R-ordningen gælder mandag til fredag mellem kl. 6-18, og fra kl. 18-6 er P-pladserne åbne for alle. For at kunne parkere gratis må pendleren have et gyldigt periodekort. I billet-app'en har man også sit P-bevis.

Forsøg med P&R på Sjælland

Region Sjælland, Region Hovedstaden, fire kommuner, Movia og Lokaltog har testet, hvad der skal til for at få flere til at benytte P&R. Forsøget viste, at kommunerne savner konkrete erfaringer med tiltag, der understøtter de danske klimamål og viden om, hvordan fysisk planlægning kan understøtte adfærdsændringer.

P&R kan samtænkes med en korridorstrategi. En korridorstrategi fokuserer på strækninger med særligt mange trafikanter og pendlere, og man ser på mulighederne for at øge den kollektiv trafik som en væsentlig del af den samlede tur. Strategien kan pege på, hvilke stationer og knudepunkter der skal prioriteres, og hvilke faciliteter, der øger attraktiviteten, fx aflåst cykelparkering og attraktive parkeringsmuligheder.

Danske Regioner foreslår, at der:

- Arbejdes med modeller for organisering og finansiering af P&R og korridorstrategier – fx ved at sikre, at kommunerne får mulighed for at medfinansiere P&R-anlæg i andre kommuner.

7: Mikrodelemobilitet

Delecykler og -løbehjul vinder udbredelse i de større byer og bør samtænkes med kollektiv trafik som fleksibel *first/last-mile* transport. På trods heraf eksisterer løsningerne kun i få byer/kommuner.

En række barrierer står pt. i vejen:

- Operatørerne ser et mindre kommercielt marked udenfor de større byer, og kommunerne har vanskeligt ved at koordinere fælles løsninger, hvor én kommunes løsning også kan benyttes i nabokommunerne.
- Manglende integration med kollektiv trafik. Trafikselskaberne har i dag ikke hjemmel til at tilbyde mikrodelemobilitet som en del af pakken ved køb af fx et pendlerkort.
- Der kan være modsatrettede interesser mellem trafikselskaber og mikromobilitetsudbydere, fordi trafikselskabet kan være bekymret for, at flere vil vælge at cykle frem for at tage bussen på korte distancer i byen.
- Booking og betaling kræver en selvstændig app, hvilket gør det mere omstændigt for brugerne. Den kommende MaaS-app forventes at tage hånd om udfordringen.

Holland har med succes integreret delecykler i den kollektive trafik:

Integration af delecykler i kollektiv trafik i Holland

I Holland kan brugere af den kollektive trafik også bruge delecykler til og fra stationerne. NS (Nederlandse Spoorwegen), der har over 1 mio. passagerer om dagen, har indsat over 100 delecykler ud ved alle stationer. 8 pct. af kunderne tilkendegiver, at de ville bruge bil i stedet for tog, hvis delecyklerne ikke var der. Hollænderne kan bruge deres rejsekort til at betale for og låse delecykler op ved stationerne, hvilket gør det nemt at leje en cykel til og fra stationen.

Herhjemme har Region Hovedstaden taget teten i forhold til mikromobilitet:

Region Hovedstadens tværkommunale udbud af mikrodelemobilitet

Region Hovedstaden gennemfører det første tværkommunale udbud af mikrodelemobilitet i kommunerne langs den kommende Hovedstadens Letbane. Udbuddet vil sikre en fælles løsning på tværs af kommunerne – inkl. et offentligt tilskud til operatørerne.

Danske Regioner foreslår, at:

- Der skabes hjemmel til, at kommuner og regioner kan integrere mikromobilitetsløsninger som en del af trafikselskabernes udbud og mobilitetsløsninger.
- Arbejdet med at fremme mikromobilitet og integration med kollektiv trafik kan blive en del af et tværgående Mobility Management sekretariats opgaver.

Øvrige anbefalinger til fremme af kollektiv mobilitet

8: Bedre mobilitet for unge

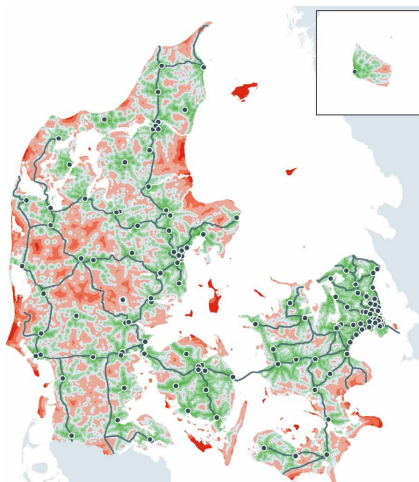
Unge er en vigtig målgruppe for regional kollektiv transport, og hvis der må foretages tilpasninger, så er udgangspunktet, at uddannelsesruter friholdes. En række tiltag kommer særligt unge til gode – fx natbusser (der også fremmer unges sikkerhed), cykelmedtagning i bus og tog, og regional betaling for, at lokale busruter stopper ved ungdomsuddannelserne. Via nye mobilitetsløsninger som delecycler og samkørsel kombineret med den kollektive bus og tog skabes bedre mobilitetsmuligheder for de unge.

Plustur til unge: Få et gratis lift til eller fra bussen - hvis den ikke kører hele vejen

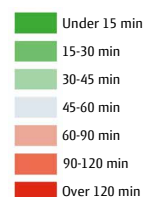
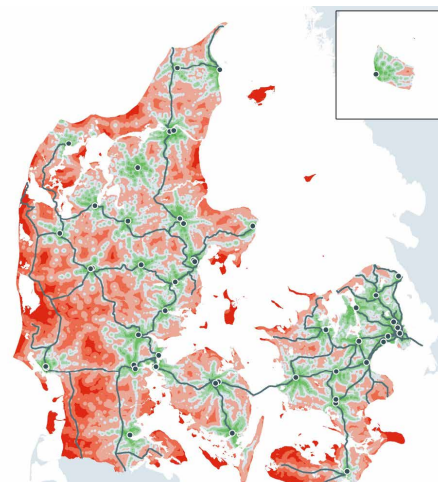
Gratis Plustur til unge med Ungdomskort er et projekt initieret og støttet af Region Syddanmark med det formål at styrke kendskabet til Plustur samt at se på initiativer, som kan fremme udbredelsen af Plustur i de tyndtbefolkede landområder. Ønsket er at fremme mobiliteten for de unge uden for byerne. Plusturen skal bestilles via Rejseplanen.dk eller Rejseplanen app. Ordningen startede august 2022 og løber frem til december 2024.

En undersøgelse fra Danske Regioner har kortlagt transporttid med kollektiv transport for 15-19-årige til gymnasier og erhvervsskoler. Afdækningen viser, at der er væsentlig forskel på den tid, unge bruger på at komme til gymnasier og erhvervsskoler med kollektiv transport, jf. figuren nedenfor, hvor rødere farve indikerer længere transporttid.

Rejsetid i minutter til nærmeste STX



Rejsetid i minutter til nærmeste EUD Omsorg



Unge på gymnasiale stx-uddannelser er generelt godt dækket ind i forhold til transport, mens unge på erhvervsskoler har relativt længere transporttid.

Fx kan 86 pct. af unge i Region Midtjylland nå en gymnasial stx-uddannelse inden for 45 minutter med kollektiv transport. For unge på social- og sundhedshjælperuddannelsen er tallet 71 pct.

Lang transporttid kan få nogle til at fravælge at tage en ungdomsuddannelse.

Et initiativ, der vurderes at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for unge, er forslag til ny ungerabat. Det nuværende ungdomskort fungerer ikke efter hensigten. Det er besværligt at bestille og bruge samt utidssvarende i forhold til unges behov. Der kræves fx en kompliceret godkendelse i flere trin, leveringstiden på kortet kan være lang, og med appen kan der gå fire dage fra betaling til man har en gyldig billet. Det nye forslag til ungerabat giver bl.a. alle unge 25 pct. rabat på alle rejser med Rejsekort. Forslaget kan implementeres inden for den økonomiske ramme af det nuværende ungdomskort.

Den nye ungerabat vil også omfatte alle unge på erhvervsuddannelserne, som i dag ikke har adgang til ungdomskortet. Ny ungerabat vil kunne løfte unges mobilitet og bakke op om kundegrundlaget i den kollektive trafik – herunder i landdistrikterne. Ungerabatten har dermed potentiale til at øge kundegrundlaget i den kollektive trafik og dermed vil også selvfinansieringsgraden stige.

Danske Regioner foreslår:

- At ekspertudvalget bakker op om implementeringen af en ny ungerabat, der vil gøre det mere attraktivt for flere unge at vælge kollektiv mobilitet, hvilket kan ske inden for den nuværende økonomiske ramme.

9: Virksomheder, kollektiv mobilitet og mobility management

Mobility Management er et koncept, der skal fremme bæredygtig transport og styre efterspørgslen efter bil ved at ændre de rejsendes holdninger og adfærd. Virksomheder, uddannelsesinstitutioner og organisationer kan via mobility management påvirke medarbejdernes transport til og fra arbejde og studie i retning af øget brug af aktiv, kollektiv mobilitet samt videomøder.

Mobility management tager udgangspunkt i den eksisterende infrastruktur og i lokale forhold. Der tænkes på tværs af transportformer. Målene beskrives ofte som at reducere, konvertere og optimere ture.

Virksomheder kan bruge mobilitetsplaner som et værktøj. En mobilitetsplan er en strategi for, hvordan en virksomhed reducerer antallet af ture, konverterer ture i bil til andre transportformer og optimerer brugen af biler – både i arbejdstiden og til og fra virksomheden. En mulighed for at prøve et alternativ til bilen i en periode kan ofte ændre vanen hos nogle medarbejdere.²³

Øget brug af kollektiv mobilitet kan understøttes via mobility management samt ved samtidigt at gøre det mindre attraktivt at benytte bilen og mere attraktivt at bruge aktiv og kollektiv mobilitet:

- Hvis man begrænser mulighederne for at parkere sin bil (gratis) ved arbejdspladsen, øger man tilskyndelsen til at bruge cykel, samkørsel og kollektiv mobilitet. Hvis det er let og gratis at parkere, vil dobbelt så mange pendle i bil, end hvis det er svært og dyrt. Hvis det er lige hurtigt at køre i bil og tage kollektiv trafik, vil dobbelt så mange vælge kollektiv trafik, hvis der er betalingsparkering ved målet.²⁴
- Et erhvervsPendlerkort giver en rabat på pendlerkortet, der svarer til personbeskatningen. En udfordring ved den nuværende ordning er, at erhvervskortet har en bindingsperiode på et år. Det betyder, at virksomheden ved en opsigelse hænger på udgiften til erhvervskortet i resten af perioden. Man kunne fremme erhvervspendling, hvis bindingsperioden på erhvervskortet var kortere og markedsføring mere synlig.

23 [SmartMobilitetForVirksomheder2.pdf \(gate21.dk\)](#)

24 [Parkering i byer.pdf \(concito.dk\)](#)

Hollandsk netværk – Smart Work, Smart Travel

I Holland samarbejder 1.000 større virksomheder med provinser, kommuner og fagforeninger om at få medarbejderne til at arbejde og transportere sig smart. Det har begrænset trafikken omkring de større hollandske byer med op til 21 pct. Netværkets initiativer omfatter:

- Øget brug af IT til internetkonferencer, flådestyring mv.
- Mobilitetstiltag, der øger brug af erhvervskort til bus og tog, elbiler, cykler og samkørsel.
- Delte arbejdspladser, der gør det muligt at arbejde/holde møder hos andre virksomheder i netværket.
- Et mobilitetsbudget i stedet for firmabil.

HjemJobbHjem mobilitetsordning i Nord-Jæren i Norge

HjemJobbHjem er et samarbejde mellem regionen, en række kommuner, trafikselskabet, en bycykeloperatør, Statens Vegvesen og Jernbanedirektoratet. Målet med ordningen er at reducere personbiltrafikken hos de ansatte i virksomheder i Nord-Jæren, samt at flere vælger at gå, cykle eller rejse med kollektiv transport til og fra arbejde.

631 virksomheder indgår i ordningen. Virksomhederne betaler 10 kr./md. pr. ansat. De ansatte tilbydes en række mobilitetstilbud – fx kan de bruge bycykler gratis i en time. HjemJobbHjem tilbyder at besøge virksomhederne mhp. at motivere de ansatte til at vælge aktiv mobilitet.²⁵

Ved Ekspertudvalgets workshop om brugerne af den kollektive transport blev det efterlyst, at arbejdet med *mobility management* forankres hos en tværgående aktør, så den enkelte kommune, virksomhed eller organisation ikke skal genopfinde rækken af mobilitetstiltag.

Danske Regioner foreslår, at der:

- Inspireret af supercykelsti-sekretariatene nedsættes tværkommunale Mobility Management sekretariater, der systematisk kan assistere virksomheder, uddannelsesinstitutioner og organisationers arbejde med at udarbejde mobilitetsplaner mhp. at reducere pendling i bil.
- Arbejdes på at øge udbredelsen af erhvervspendlerkortet – bl.a. ved at reducere den nuværende bindingsperiode på et år.

25 [HjemJobbHjem-verktøy - HjemJobbHjem](#)

10: Brugervenlig MaaS-app

Det er internationalt unikt, at vi i Danmark har et landsdækkende Rejsekort, der sikrer rejsehjemmel til bus og tog i hele landet. Systemet er nu forældet og de fysiske blå punkter er dyre i drift. Rejsekort/Rejseplan A/S er via trafiksekskabsloven pålagt at forberede afløseren til rejsekortet i form af en *Mobility as a Service/MaaS*-app.

I dag præmieres hyppigt rejsende med et fast rejsemønster via et pendlerkort, der gør det billigt at rejse i myldretiden. Efter Coronapandemien er vores rejsemønstre mere heterogene med flere rejsefrie dage, hvilket fordrer et kritisk, brugervenligt blik på de nuværende takster, billetter, priser og rabatter.²⁶ Pendler20 er tiltænkt personer med ugentlige hjemmearbejdsdage, men produktet har ikke vundet større udbredelse hvilket bl.a. kan skyldes manglende fleksibilitet i forhold til også at dække fritidsrejser.

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.²⁷

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.

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.

Takster er emnet for ekspertudvalgets fase 2, hvor konkrete forslag til brugervenlig taskstruktur, billetter, priser og rabatter vil blive behandlet nærmere.

²⁶ [kunsmapoversikt - nya pris- och biljettstrategier.pdf \(k2centrum.se\)](#)
²⁷ [Bedre billetsystem kan give flere passagerer i bus og tog \(taenk.dk\)](#)

Danske Regioner foreslår, at:

- Der ved overgangen til den fælles, kommende MaaS-app er særlig fokus på brugervenlighed mhp. at understøtte let og økonomisk attraktiv brug af kollektiv mobilitet til både pendling og fritid.