



Fremtidens Kollektive Mobilitet – et alternativ til Ekspertudvalget

August 2024

NETVÆRKET FOR BÆREDYGTIG TRANSPORT

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



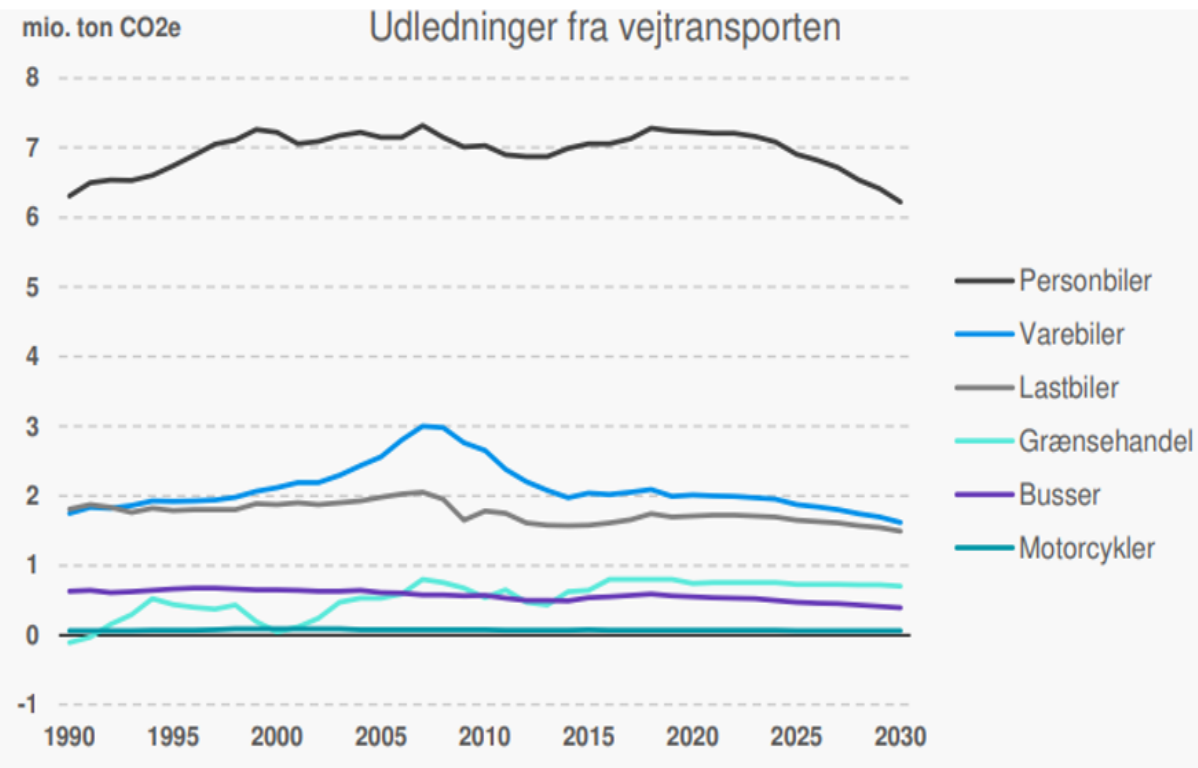
- Denne rapports sigte
- Hovedforfattere:
**Johan Nielsen, Kjeld A. Larsen og
Leif Kajberg**
- Hvilke organisationer står bag

www.baeredygtigtrafik.dk/alternativ-rapport



Kommissorium for udvalg

- * **Ekspertudvalgets formål**
- * **Begrænsninger**
 - **Ser ikke på samspil med biltrafikken**
 - **Ser bort fra trafikken klimaproblemer**
 - **Forslag skal være udgiftsneutrale**
- **Resulterer i ufuldstændige løsninger**



Økonomien i den kollektive trafik er presset

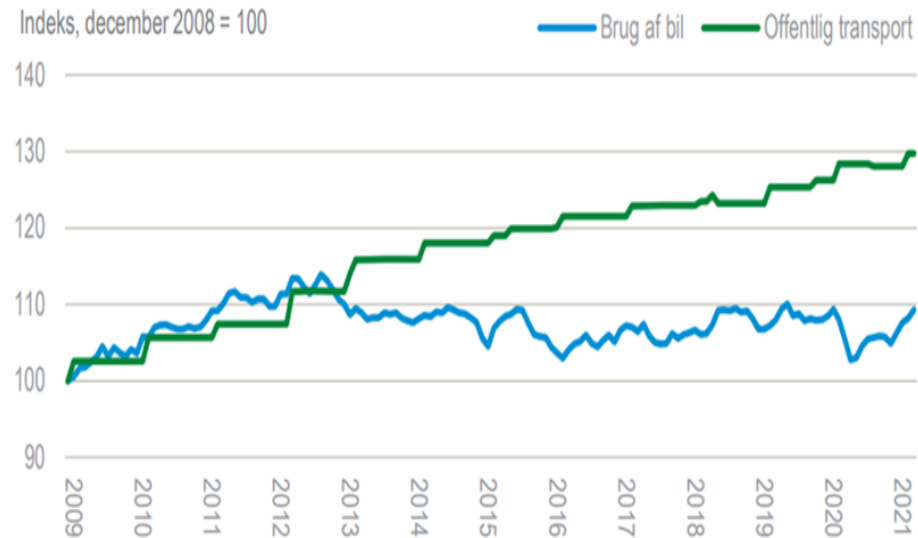
Transportens klimapåvirkning skal reduceres både i og udenfor Danmark

Det betyder, at bilkørsel og antal biler skal reduceres

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

Konkurrenceforholdet mellem bilkørsel og bæredygtige trafikformer skal ændres

Prisudviklingen for brug af bil og for offentlig transport.



Kilde: Særkørsel

- Afgifterne på bilkøb og bilkørsel er faldet dramatisk
afgifterne falder med ca. 50 pct. frem mod 2050
- Konkurrenceforholdet skal ændres både ift. økonomi, hastighed og komfort
- Nye (motor)veje betyder øget biltrafik
- Det betyder farvel til trafikplanlægning baseret på predict and provide
- Reduktion af biltrafik: Kørselsafgifter, miljøzoner, hastigheder, parkeringsrestriktioner mv.
- Hurtigere, hyppigere og billigere kollektiv trafik
- Behov for markant bedre vilkår for cykler og elcykler
68 pct af ture (ud og hjem) er under 22 km



Konklusion

Kommissoriet for Udvalget giver ikke de rette muligheder for at løse trafikken samlede udfordringer

Der er derfor behov for en mobilitetsplan, der er forpligtende:

- Der skal opstilles bindende målsætninger for CO2 og for de bæredygtige trafikformers andel af antal kørte km
- Klimaeffekten skal inddrage alle konsekvenser ved anlæg og drift, både i Danmark og i udlandet
- Elbiler er IKKE løsningen alene



Den overordnede organisationsstruktur og planlægning skal ændres

- **Transportministeriet tilgodeser nu først og fremmest trafikken på statsveje og det overordnede banenet**

Behov for en styrket national planlægning

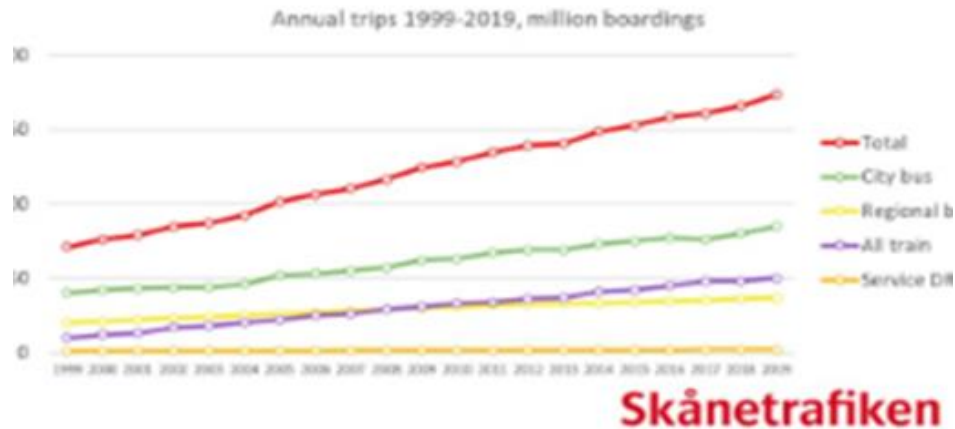
- **Udarbejdelse af en mobilitetsplan med 10 årigt perspektiv**
- **Oprettelse af et nationalt trafikråd for alle trafikformer som planmyndighed**
- **Samling af alle udbydere af den kollektive nationale jernbanetrafik i en paraplyorganisation med opgave at udforme og vedtage en køreplan for de overordnede jernbanenet**

Behov for flere midler, fx ved nye alternative finansieringsformer: bidrag fra lokale virksomheder, aftale mellem stat og region om trafikudvikling (eksempel fra Norge)

Hent inspiration i Region Skåne

It all started back in 1999

In 1999, two countys (*län*) in southernmost Sweden merged to form Region Skåne and took over responsibility for public transport in the region.



Regional og lokal planlægning

- Etablering af en overordnet planmyndighed for alle trafikformer for henholdsvis Sjælland, Fyn/Syddjylland, Midtjylland og Nordjylland
- Trafikudbydere (tog, bus, metro) inden for de enkelte områder sammenlægges til et selskab, der udarbejder udbud/køreplaner for regionale tog- og busruter
- Udarbejdelse af regionale mobilitetsplaner i samarbejde mellem regioner, kommuner, trafikselskaber, virksomheder, uddannelsesinstitutioner og passagerråd



Mere kreativitet og innovation ind i sektoren

- Færre trafikale selskaber der skal koordinere og konkurrere
- Stærkere politisk styring af de nye trafikalselskaber: del af region, selvstændigt selskab under region eller?
- De nye trafikalselskaber skal have ansvar for at integrere forskellige mobilitetsformer (kollektiv trafik, delebiler, samkørsel, delecycles, elløbehjul mv.). De skal ind i rejseplanen
- Trafikalselskaberne skal have medansvar for passagerudvikling og tage større økonomisk ansvar herfor
- Brug af kontrakter, der giver operatører medansvar for og gevinst ved passagerstigning



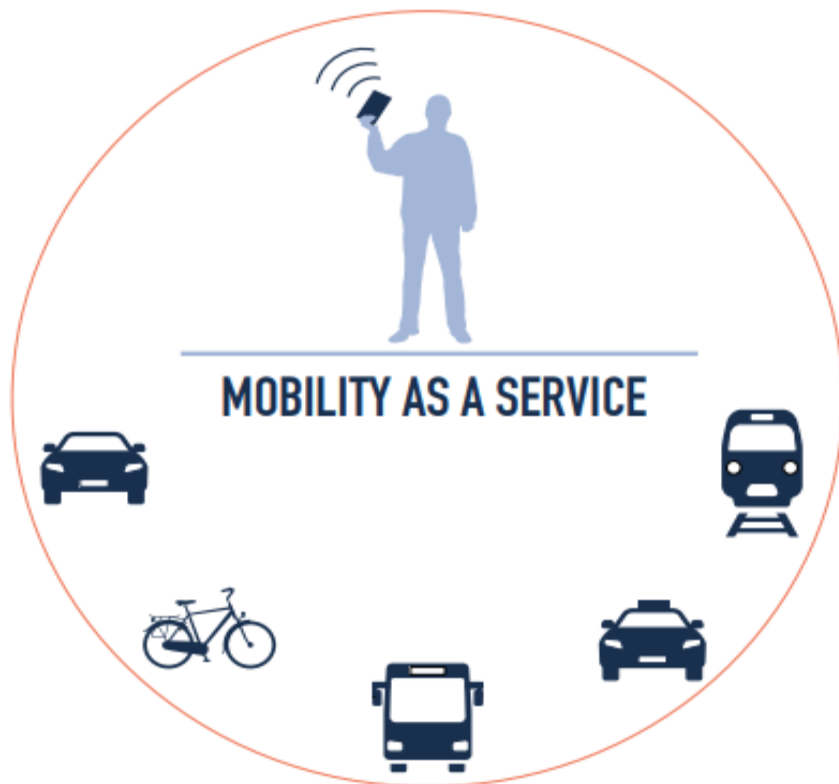
Reviderede takster

Et enklere system der sikrer flere passagerer

- Færre zoner
- Samme rabatregler for bus og tog i hele landet
- Grupperabat allerede fra 2 personer
- Kontantbillet og mellemlange og lange ture skal være billigere
- Gratis kørsel til uddannelsesinstitutioner for alle skoleelever og uddannelsessøgende

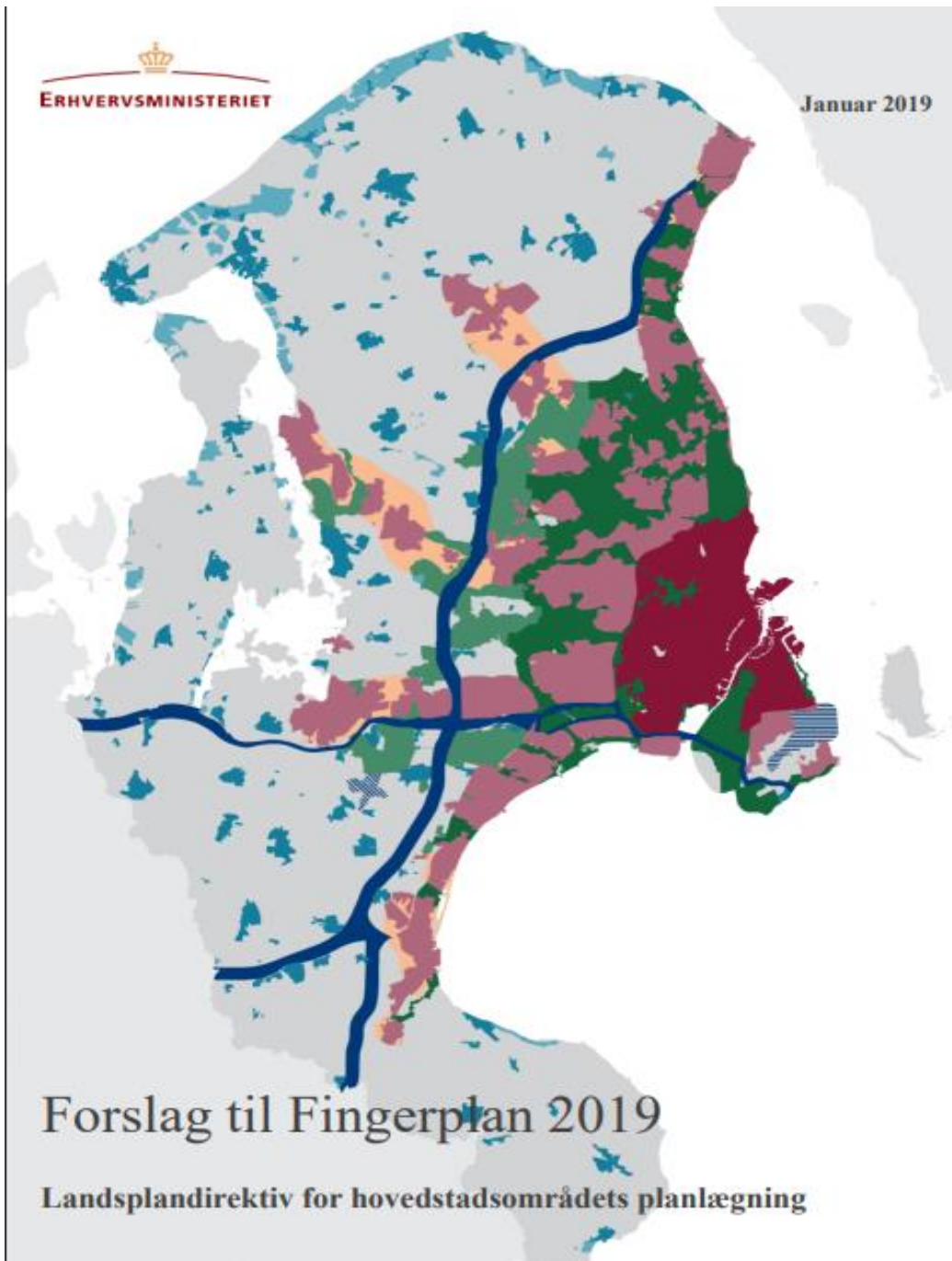
Skal gøre den kollektive trafik mere konkurrencedygtig og bidrage til flere passagerer og til klimamål

Sæt gang i et takstreformarbejde med henblik på at reducere biltrafikken, øge passagertallet og fremme grøn mobilitet



Trafikansvaret på det kommunale niveau

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



Forslag til Fingerplan 2019

Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning

Kollektiv trafik til og i de større byer

- Håndhævelse af fingerplanen og stationsnærhedsprincippet

Tæt bebyggelse med mangfoldige arbejdspladser og servicefunktioner som butikcentre, offentlige institutioner, sundhedshuse, fritidsaktiviteter ved tilgængelige stationer appellerer til større brug af den kollektive trafik.

- Samlet offentligt ejerskab omkring stationer

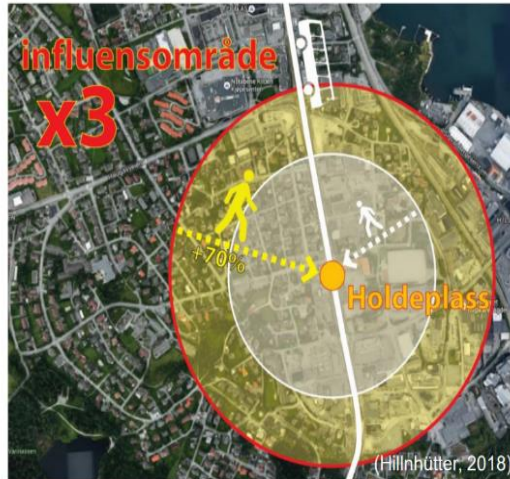
En del af arealerne omkring danske stationer er ejet flere offentlige myndigheder, eksempelvis DSB, BaneDanmark, lokalbaner og kommuner, hvilket vanskeliggør en koordineret planlægning af arealet. Otto Anker Nielsen har peget på, at Norge har samlet ejerskab i ét offentligt selskab.



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



Foto: Anvendes med tilladelse fra Helge Hillenhütter



- **Vægtning af samspillet mellem kollektiv transport og gang**
- Den gode psykologiske oplevelse kan nedbryde den fysiske afstandsbarriere.
- 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.

Vest og syd for centalkommunerne er det strækningerne på den sydlige del af Ring 3, Amagermotorvejen, sydlige del af Ring 4 omkring Høje Taastrup/Ishøj samt hovedvej 6 nord og syd for Roskilde. Igen er dette strækninger, som især trafikeres af S-busser (linje 600S).



Reservation af et spor til busser på tosporede vejbaner med forkørselsret ligeud og drejning i kryds

- Bussernes problem med at komme frem kan afhjælpes ved at sikre deres prioritet via reservation af et spor på tosporede vejbaner
- En sådan prioriteringspolitik kan muligvis få nogle biltrafikanter til at blive sure og vælge en kollektiv løsning på deres fremkommelighedsproblem



Genbesøg Aftale om infrastrukturplan 2035 fra 2021

- Fjern miljøødelæggende og lidet rentable motorvejsprojekter til fordel for bæredygtige investeringer i ny kollektiv infrastruktur
- 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 det trafikgenererende og klimabelastende Lynetteholm-projektet, Østlig ringvej og den hundedyre M5 udbygning

Sådan må det ikke fortsætte

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%.

Hovedfokus: opgradering af den kollektive trafik i landdistrikter og de mindre bysamfund

- **Øg investeringerne i den kollektive trafiks infrastruktur**
- **Øg driftsbevillingerne til kollektive transportformer. Støtten skal kanaliseres gennem kommuner og regioner. Formålet er at opgradere den kollektive transport og gøre den mere attraktiv**
- **Fokus på kollektiv trafik-brugernes samlede rejse (jobpendling, skole, uddannelsessted, fritid m.m.) med henblik på at reducere antallet af skift og nedbringe ventetid**



Cykling skal fremmes og understøttes i landdistrikter og udkantsområder

- **via udbygning af cykelstierne**
- **ved at gøre det nemmere at få sin cykel med (lokal)tog og busser**

Trafikdage 20. august 2024

Stort trafikknudepunkt og ladepark ved Aalborg er klar til brug

Af: kollektivtrafik

➔ DEL Print pdf



Visualisering af det nye knudepunkt. (Illustration: Niras)

Nye mobilitetsløsninger: Rygraden i det kollektive transportsystem (primært jernbanerne) kan suppleres med nye mobilitetsløsninger

- knudepunkter som omdrejningspunkter for mobilitet med forskellige transportformer
- samkørselsordninger med offentligt tilskud
- Parkér & Rejs-løsninger
- Flekstilbud og plusturordninger
- Mobility as a Service-ordninger (MaaS)
- digitalt understøttede delebilsordninger

Men de udgør kun et supplement, som skal gennemtænkes og detaljeres inden implementering

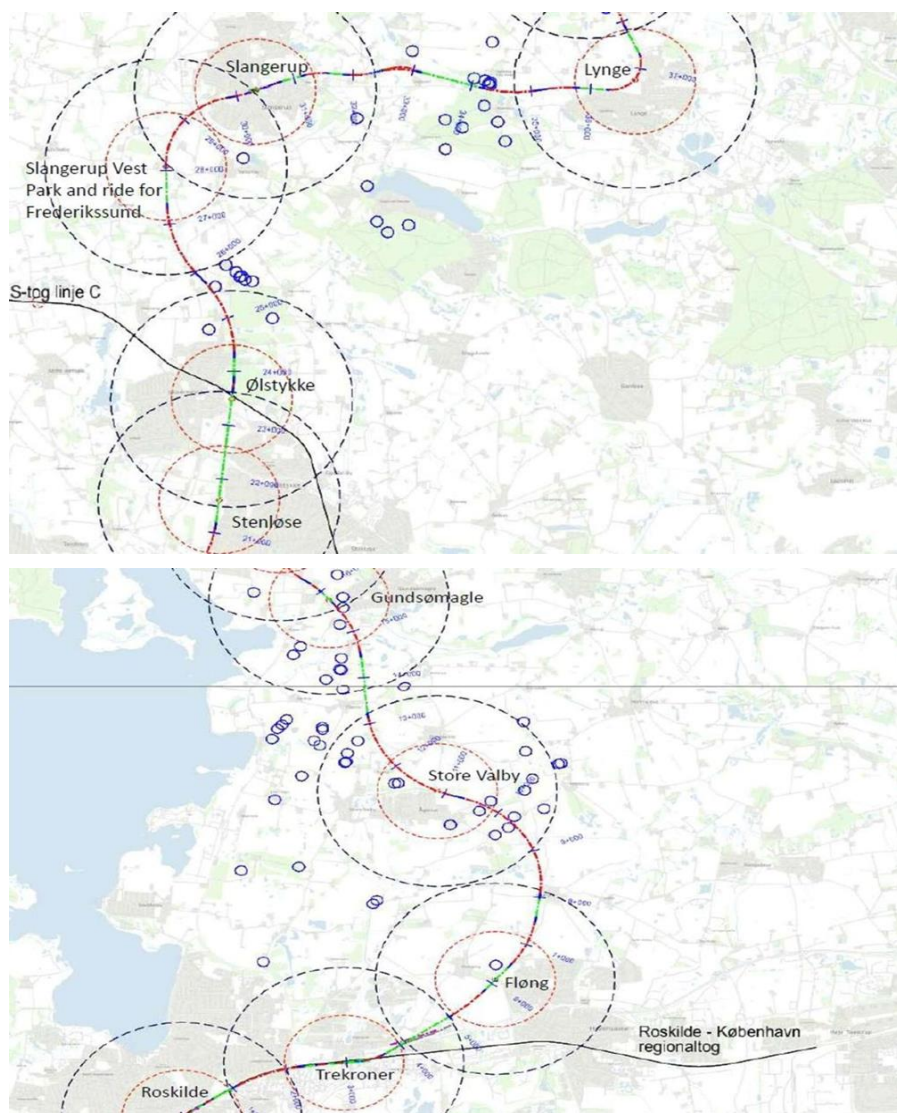
DIALOGOPLÆG

KAPACITET, FREMKOMMELIGHED OG SAMMENHÆNG I DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT

- HVOR ER UDFORDRINGERNE
OG BEHOVET FOR INVESTERINGER?

Mere fokus på tilbringertrafik som en del af den kollektive trafiksystem

- **en bred vifte af transportmidler: delecykler, samkørsel, delebiler mv**
- **ét samlet system med én billet – uanset hvordan man transporterer sig fra start til slut.**



Etablering af nye jernbaneanlæg og genåbning af nedlagte stækninger, hvor det giver mening

- 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)
- Overvej genåbning af visse nedlagte jernbanestrækninger
- Eksempelvis:

Sorø Station

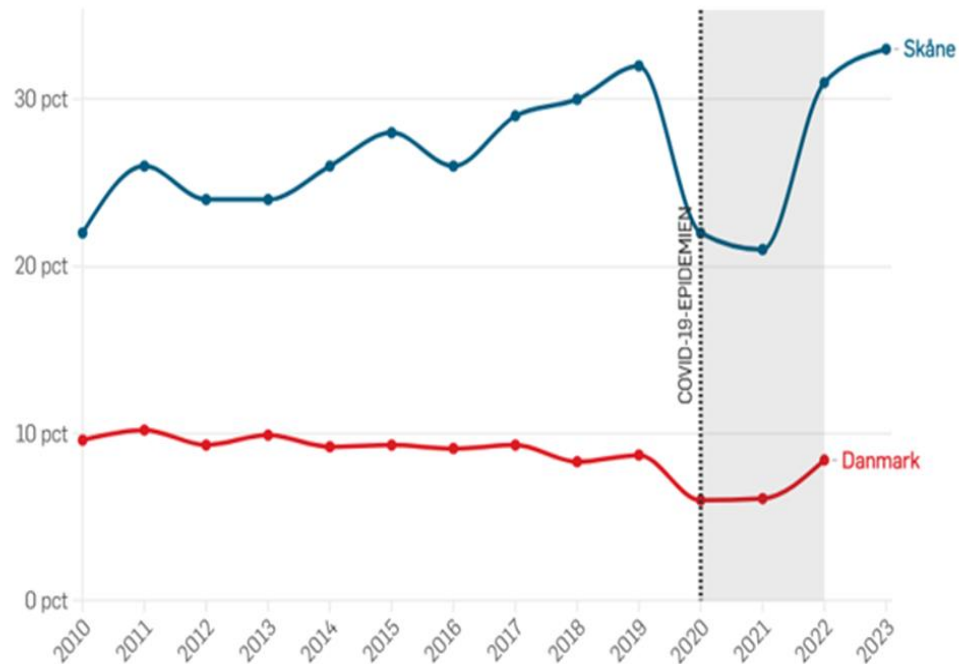


Modernisering og opdatering af faciliteterne på stationer på jernbanerne

- Etablering af venterum
- Opbygning af toiletforhold
- Åbning mod lokalsamfundet med aktive mødesteder for borgerne

Busser og tog haler ind på biler i Skåne

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



Kilde: DTU, Transportvaneundersøgelsen og Kollektivtrafikbarometeren • *2023 er januar til august JBM

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 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.



Kirgisisk busstoppested

**“Busstoppesteder er de små
arkitektoniske objekters poesi”
Sovjet bus stops**

**Der er behov for mere kreativitet i den
kollektive trafik**

Er der spørgsmål?