

Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark - Afrapportering af fase 1

Med Helga Theil Thomsen,
formand for ekspertudvalget

4. Juni 2024

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark



FASE 1

*”Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog
over nye kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier.”*

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

AGENDA



Introduktion



Fund i kortlægningen



**Katalog over nye
mobilitetstilbud**

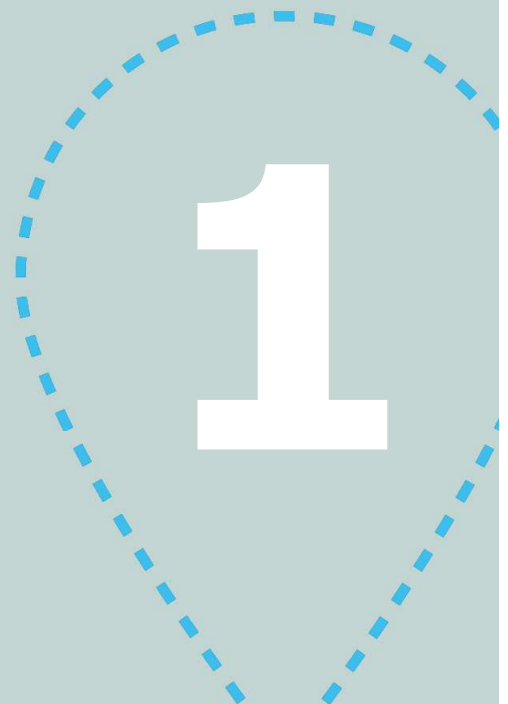


Det videre arbejde

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark

3

INTRODUKTION



4

EKSPERTUDVALG OM KOLLEKTIV MOBILITET I HELE DANMARK



Mogens Fosgerau
professor ved Økonomisk Institut,
Københavns Universitet

Alexander Høst Frederiksen
VP of Commercial Development og medstifter,
Donkey Republic

Maria Wass-Danielsen
partner og seniorrådgiver,
Urban Creators

Eskil Thuesen
ressourcedirektør,
Movia

Liselotte Lyngsø
fremtidsforsker og stifter,
Future Navigator

Nicolai Bernt Sørensen
kommerciel direktør,
Nordjyllands Trafikselskab

Ditte Bendix Langg.
seniorspecialist,
NIRAS

Helga Theil Thomsen (formand)
fhv. trafik- og plandirektør,
Vejdirektoratet (2007-2023)

Carsten Hyldborg Jensen
konsulent,
fhv. direktør i FynBus (2008-2022)

5

KOMMISSORIE

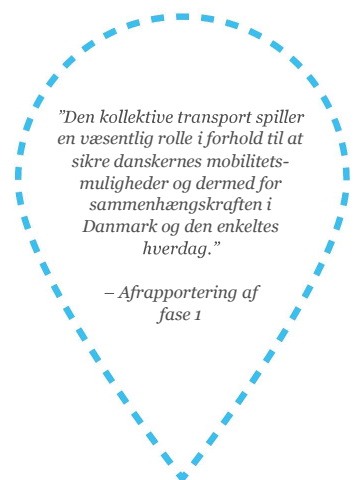
Ekspertudvalget skal (uddrag fra kommissoriet):

- "give inspiration til nye transportløsninger, som kan variere på tværs af geografi."
 - "give anbefalinger til en ny struktur for kollektiv transport og modeller for en takststruktur."
 - "for så vidt angår de regionale trafikelskaber give anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den kollektive transportsektor."
- Ekspertudvalgets arbejde er opdelt i tre faser.
 - Fase 1 og 2 afsluttes med en delrapport, og det samlede arbejde offentliggøres efter fase 3 i én samlet rapport.

Fase 1

Ekspertudvalget skal (uddrag fra kommissoriet):

- "kortlægge de trafikale behov, som borgerne har i de forskellige geografier: Landdistrikter og småøer, mindre og mellemstore byer samt store byer (Aarhus, Odense, Aalborg) og hovedstadsområdet."
 - "undersøge, hvordan nye og/eller alternative transportløsninger kan bidrage til at opfylde borgernes mobilitetsbehov i samspil med eller som erstatning for mere traditionelle kollektive transporttilbud."
 - "udarbejde et katalog over transportløsninger, som er hensigtsmæssige i forskellige geografiske områder."
- Det er udvalgets forståelse, at der lægges særlig vægt på udfordringer og mulige løsninger i landdistrikter og mindre byer.
 - Udvalget leverer, jf. kommissoriet for arbejdet, ikke anbefalinger i fase 1, men analyserer videre på løsningernes økonomi samt fordele og ulemper ved løsningerne og endeligt, hvorledes de kan organiseres med henblik på anbefalinger efter fase 3.



6

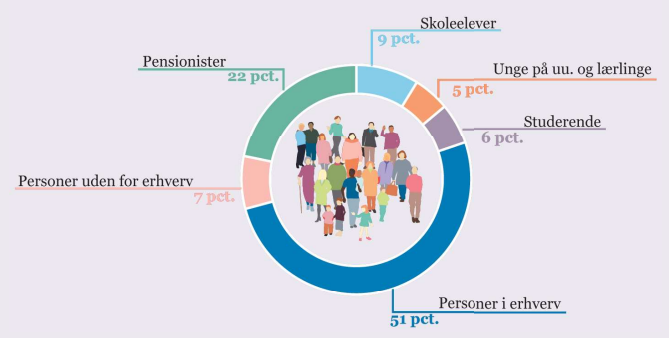
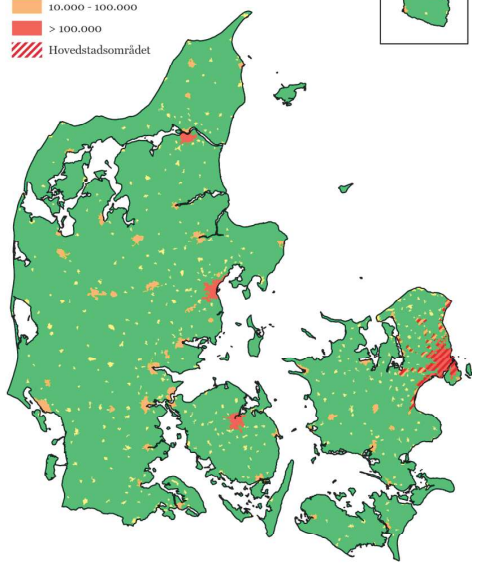


FUND I KORTLÆGNINGEN

Danmark opdelt i 5 geografier

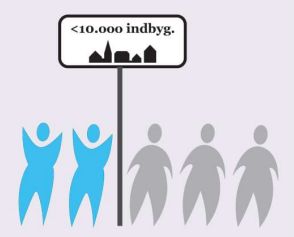
Udvalget har opmærksomhed på udvekslingen mellem by og land.

- < 1.000
- 1.000 - 10.000
- 10.000 - 100.000
- > 100.000
- Hovedstadsområdet



Fordelingen mellem de seks befolkningsgrupper af de 10-84-årige.

1/5 af befolkningen bor i landdistrikt (>1.000 indbyggere) og 1/5 i de mindre byer (1.000-10.000 indbyggere).



Der er væsentlig forskel på, hvilke transportmidler der benyttes, om man bor på landet eller i byen



Der er generelt ikke forskel på turformålene på tværs af geografierne (for alle transportformer), men **fritidsrejser** udgør den største andel af turformålene.




Cykel og gang udgør **ca. halvdelen af alle ture** i Aarhus, Odense, Aalborg og hovedstadsområdet....




...mens bilen er dominerende i landdistrikter, mindre byer og mellemstore byer.



9


Der er også forskel på antallet af ture på tværs af land og by – og på tværs af befolkningsgrupper

I hovedstadsområdet er det hovedsageligt **personer i erhverv**, som rejser med kollektiv transport (bus og tog)...




49%

...mens det primært er **skoleelever og unge til ungdomsuddannelser** i landdistrikter.



61%

Flextrafik udgør generelt en meget lille andel af den samlede kollektive transport.



0,2%

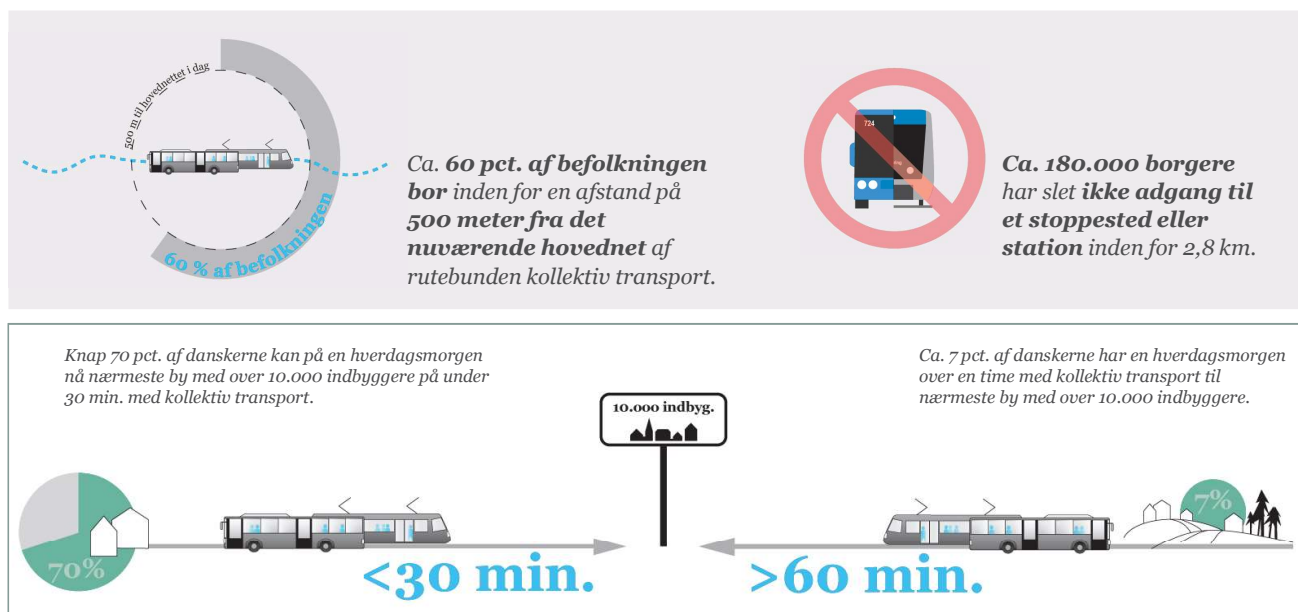


Danskerne foretager **i gennemsnit 3 ture om dagen** på tværs af geografierne. I landdistrikter og i mindre byer foretages der 2,8 ture om dagen.

Pensionister	gennemsnittet	Flest
Færrest	3 ture pr. dag	3,3 ture pr. dag
2,5 ture pr. dag		Personer i erhverv

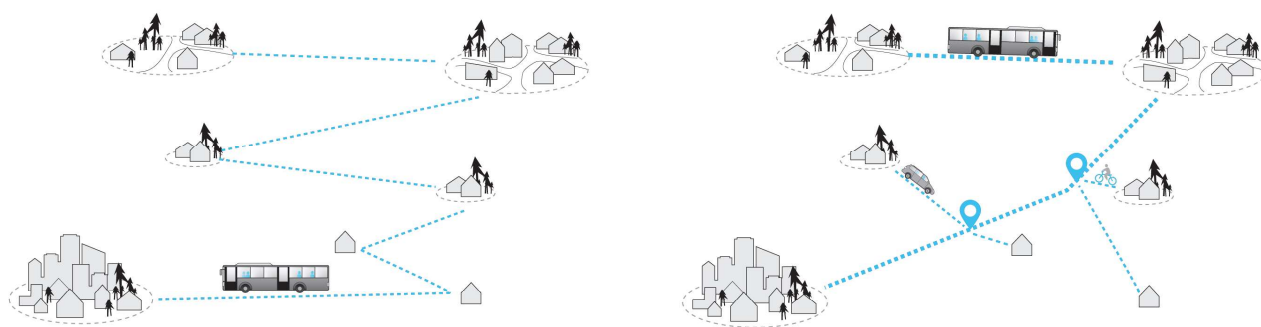
10

I tyndtbefolkede områder kan der være langt til rutebunden kollektiv transport



11

Karakteristika og udfordringer for den kollektive transport i de enkelte geografier



I de større byer og i hovedstadsområdet er der en større fortætning af indbyggere på mindre areal, hvilket giver et større grundlag for rutebunden kollektiv transport.

I landområder og mindre byer løser bilen hovedparten af transportbehovet for indbyggerne, hvor den rutebundne kollektive transport særligt sikrer adgang til skolegang for de yngste og unge borgere.

Det er ikke økonomisk eller klimamæssigt bæredygtigt at løse transportbehovet i tyndere befolkede områder og i områder med spredt beboelse med (flere af) de traditionelle rutebundne løsninger – så meget desto mindre med et faldende passagergrundlag.

12

KATALOG OVER NYE MOBILITETSLØSNINGER

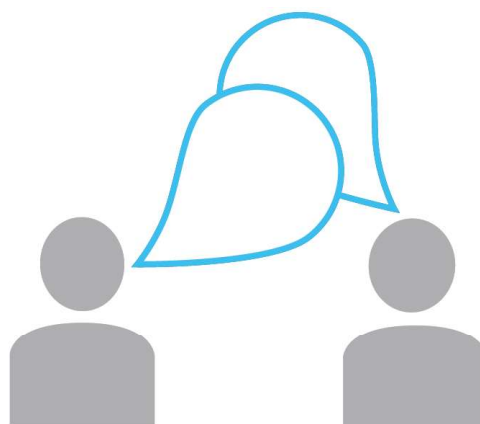


13

Udvalget har modtaget mange input i fase 1 om mobilitetsløsninger

Grundlag og inspiration for arbejdet med mobilitetsløsninger:

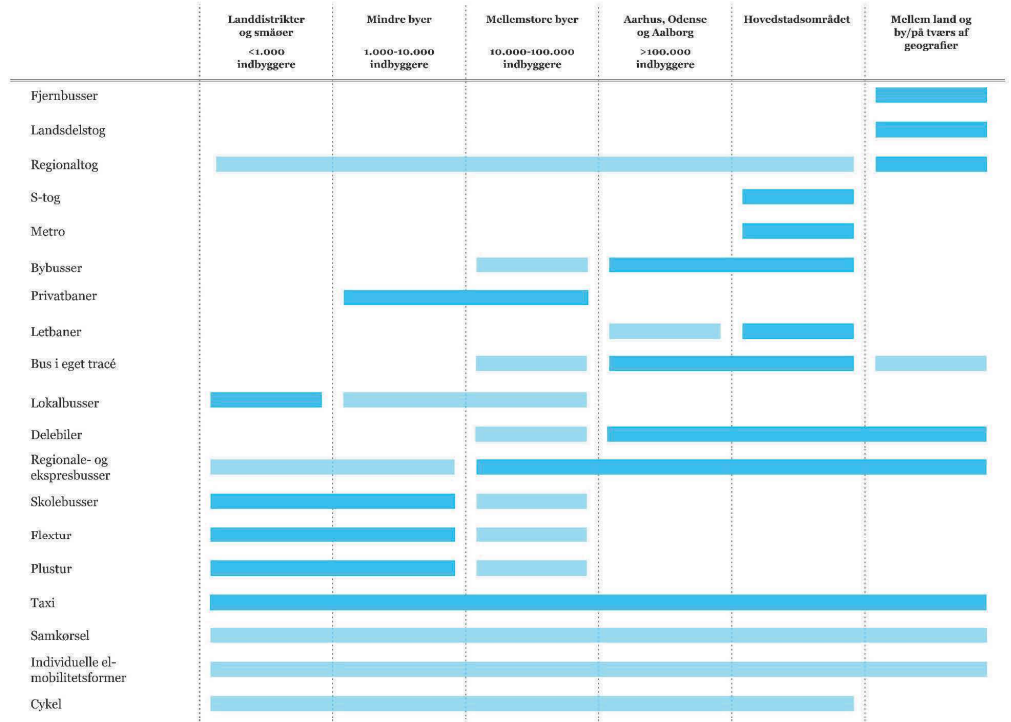
- Udvalget har afholdt en workshop for brugerne af den kollektive transport, og har modtaget idéer og ønsker.
- Udvalget har afholdt et dialogmøde med interessenter i transportsektoren, og har modtaget deres ideer og forslag.
- Udvalget har modtaget mange input fra offentligheden i den åbne idépostkasse – og har i øvrigt modtaget input fra både aktører og organisationer.
- Udvalget har indsamlet international inspiration i mobilitetsløsninger, som anvendes i andre lande.



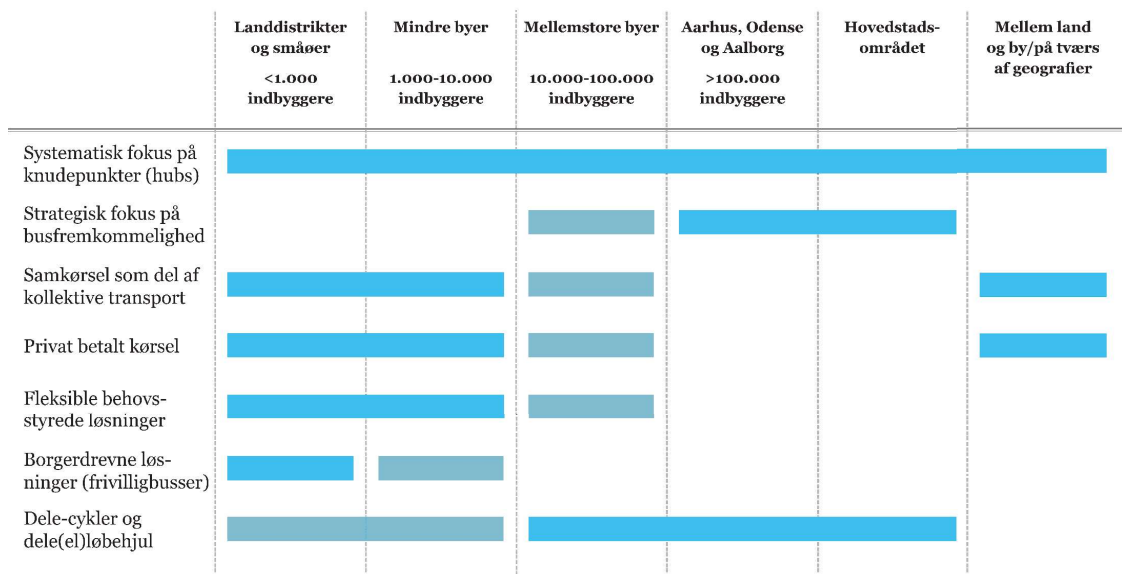
14

Katalog over mobilitets-løsninger

- løsninger udbredt i Danmark

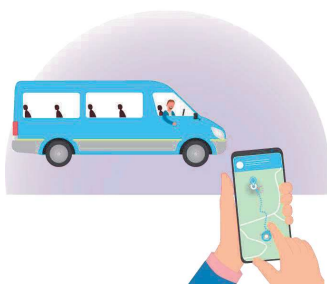


Katalog over mobilitetsløsninger – nye løsninger



Bruttokatalog:

Nye kollektive transportløsninger, der kan have potentiale i landdistrikter og mindre byer



Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder fx bus-på-bestilling

Transportløsninger, der tilbydes fleksibelt, og kører direkte i områder med spredt beboelse, giver mulighed for bedre at ramme rejsemålet og forkorte rejsetiden.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvordan driftsøkonomien kan styres, herunder efterspørgslen og omkostningsstrukturen.



Lempeligere rammer for privat betalt kørsel

Ændrede rammer kan give et incitament til, at flere stiller deres private bil til rådighed og er villige til at medtage andre med et transportbehov.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvilke rammer der vil skabe tilstrækkeligt incitament til at flere stiller sin privatbil til rådighed.



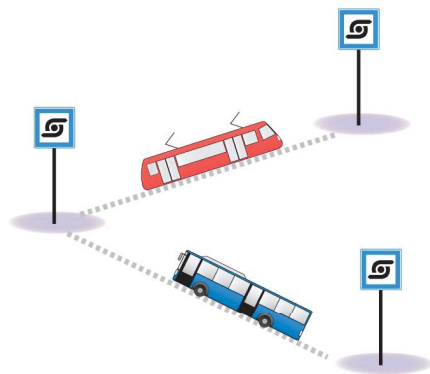
Muligheder for at anvende samkørsel som del af den kollektive transport

Vil kunne give trafikskaberne mulighed for at inddrage eksisterende bilkapacitet på vejene i tilrettelæggelsen af den kollektive transport.

Udvalget vil blandt andet overveje, hvordan det undgås at betale for eksisterende samkørsel.

17

Bruttokatalog fortsat:



Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter (hubs) og opkoblinger på det strategiske hovednet

Kombinerede rejser vil kunne lattes, og flere vil kunne få mere gavn af hovednettet, der samtidig vil kunne få et større passagergrundlag.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvordan koblingerne kan fremmes.



Bedre rammer for borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser

Der vil kunne skabes bedre muligheder for, at lokalsamfund understøtter eget transportbehov.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvorledes disse løsninger kan anvendes, så de giver et tilfredsstillende niveau af forsyningsikkerhed.

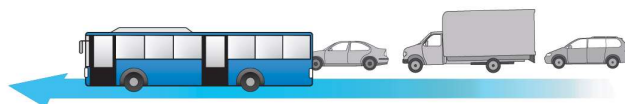
18



Øget udbredelse af dele-cykler og deleløbehjul

Vil, foruden at være en løsning i de store byer, kunne fungere som supplerende transportløsning i områder med længere til stationer og stoppesteder.

Udvalget vil blandt andet undersøge, under hvilke rammevilkår disse løsninger kan blive et attraktivt supplement til den kollektive transport på landet.



Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer

Øget effektivitet og punktlighed vil kunne øge attraktiviteten af kollektiv transport.

Udvalget vil blandt andet undersøge, om der kan opstilles anbefalinger for, hvornår investeringer i busfremkommelighed kan betale sig.



Brugeroplevelse - de enkelte transportløsninger kan ikke stå alene

Der skal sikres en ramme, der binder løsningerne sammen for brugeren. Der er risiko for forringelse af det kollektive transporttilbud, hvis der ikke sikres en kundeorienteret, fælles ramme om tilbuddene.

Udvalget vil i fase 3 arbejde videre med at belyse en række forhold omkring løsningerne i kataloget, og hvordan tilbuddene kan tilrettelægges hensigtsmæssigt inden for en samlet ramme, hvorved det sikres, at brugeren er i centrum.

En sådan ramme skal understøtte, at tilbuddene fremstår koordinerede og overskuelige for den enkelte borger, så man har sikkerhed for at komme frem.

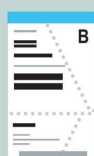


DET VIDERE ARBEJDE

21

Rammerne for det videre arbejde

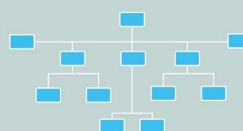
FASE 2



Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

FASE 3



Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

22

Temaer for videre analyser af mobilitetsløsninger



Udfordringer

Tryghed for den rejsende

I det videre arbejde vil udvalget have fokus på, hvilke krav, der kan og skal stilles til nye aktører i den kollektive mobilitet, eller hvilke andre redskaber der kan anvendes, således at de rejsende kan føle sig trygge ved at anvende de nye tilbud.

Forsyningssikkerhed

Udvalget vil se nærmere på, hvilken incitamentsstruktur og samtænkning og organisering af mobilitetstilbuddene, der bedst kan bidrage til en høj forsyningssikkerhed.

Konkurrence mellem transportmidler

Udvalget vil se på, hvilken incitamentsstruktur og organisering af mobilitetstilbuddene, der bedst kan modgå, at tilbuddene udkonkurrerer hinanden.

Barrierer

Organisatoriske

Udvalget skal i henhold til kommissoriet se på organiseringen af den kollektive transportsektor. Organiseringen skal kunne håndtere de nye transportløsninger mv., der er arbejdet med i fase 1 og fase 2.

Lovgivningsmæssige

Udvalget skal i fase 3 overveje de lovgivningsmæssige rammebetingelser for trafikskaberne, herunder give anbefalinger til eventuelle justeringer.

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark.....📍

Tak.

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark.....📍