

# TRAFIKDAGE 2024

## Resumé: Alternativ rapport om kollektiv mobilitet til det af transportminister Thomas Danielsen nedsatte ekspertudvalg for kollektiv mobilitet

Arbejdet med denne rapport blev startet op i NGO'en Rådet for Bæredygtig Trafiks regi, men det er siden blevet Netværket for Bæredygtig Transport, som Rådet er med i, der står bag denne alternative rapport. Og Netværket vil være afsender, når det samlede rapportmateriale er færdigt og kan offentliggøres og spredes via forskellige kanaler. Netværket for Bæredygtig Transport er et forum, der samler et antal NGO'er og græsrodsbevægelser, der er modstandere af den konventionelle transportpolitik og ønsker at fremme en grøn og klimavenlig transportpolitik. Rådet for Bæredygtig Trafik deltager i dette netværk.

Vi har taget udgangspunkt i det samme kommissorium, som arbejdet i det regeringsnedsatte Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet tager afsæt i, dog med to undtagelser: For det første har vi tilføjet et indledende afsnit om trafikmodellering og transportens klimabelastning; det er to vigtige problematikker, som ikke håndteres af Ekspertudvalget. For det andet insisterer vi på et opgør med kravet om udgiftsneutralitet, idet vi er af den klare overbevisning, at et forbedret kollektivt tilbud til borgerne nødvendigvis kræver en forøget statslig finansiel velvilje, både hvad angår infrastrukturinvesteringer og driftsopgaver.

Den alternative rapport vil efter planen inkludere følgende fem temaer:

- I. Trafikmodellering og dens konsekvenser for kollektiv trafik og klimabelastning – forfatter: Johan Nielsen
- II. Organisation og planlægning af transporten – hovedforfatter: Kjeld A. Larsen
- III. Udbygning af den kollektive trafik i landdistrikter og mindre byer – hovedforfatter Leif Kajberg
- IV. Udbygning af den kollektive trafik i de større byer: - hovedforfatter Kjeld A. Larsen
- V. Takststruktur – hovedforfatter Leif Kajberg

Processen med at færdiggøre dette rapportudspil, der er tænkt som et alternativ til regeringsudvalgets udspil, lakker mod enden. Den har været styret af Rådet for Bæredygtig Trafiks næstformand Kjeld A. Larsen assisteret af Rådets sekretær Leif Kajberg.

### Indholdsfortegnelse for den færdige rapport forslag til de fem temaafsnit

Forslag til ændret prioritering i trafikplanlægningen	2
Forslag til ændret organisationsstruktur og planlægning	8
Forslag til forbedring af den kollektive trafik i landdistrikter og mindre byer	18
Forslag til løft af bæredygtig kollektiv transport/mobilitet i større byer	34
Forslag til ændret takststruktur i den kollektive trafik	44

**Anvendte kilder:**

Netværket har i sin arbejdsproces anvendt en række kilder i form tilgængelige rapporter og udmeldinger fra regionerne og en række organisationer mv. Hertil kommer individuelle bidrag suppleret med forslag til forbedring af den kollektive transport indhentet fra en række trafikforskere, formidlere og analytikere og forvaltningsfolk på transportområdet samt organisationer med transportfaglig indsigt. Det skal pointeres, at det drejer sig om en række personer, som vi selv har identificeret og kontaktet og fået tilsagn fra.

I det følgende bringes i kondenseret form de anbefalinger, der er relateret til hvert enkelt temabidrag i vores rapport. Af de i alt fem bidrag. De er oplistet på fem separate sider. Se nedenfor.

## Trafikmodellering og dens konsekvenser for kollektiv trafik og klimabelastning

### Forslag til ændret prioritering i trafikplanlægningen

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

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

2) En mobilitetsplan baseret på en bæredygtig målsætning for udbygning af den kollektiv trafik og trafikken og livable cities (byer der er behagelige at være i).

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

## Organisationsstruktur og planlægning

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

### Opsummering af forslag til temaet organisationsstruktur og planlægning

#### Det nationale niveau

1. Oprettelse af et nationalt trafikråd som planmyndighed og udarbejdelse og vedtagelse i FT af national mobilitetsplan på transportområdet i et 10-års perspektiv med løbende justering og med jernbanen som trafiksystemet rygrad
2. Samling af udbydere af kollektiv trafik på det nationale niveau i én paraplyorganisation, som har til hovedopgave at udforme og indstille én køreplan for hele landet til det nationale trafikråd
3. Justering af adskillelsen af infrastrukturforvaltning og jernbanedrift
4. Togfonden i form af timemodellen genoplives

#### Det regionale niveau

5. Etablering af en overordnet planmyndighed for transport for hele Sjælland
6. De regionale mobilitetsplaner skal udarbejdes i samarbejde med kommuner og trafikselskaber og via inddragelse af virksomheder, uddannelsesinstitutioner og passagerråd.
7. Trafikselskaberne (tog, bus og metro) inden for den enkelte region sammenlægges. De regionale trafikselskaber udarbejder køreplaner for de regionale tog- og busruter
8. Etablering af mobilitetsknudepunkter skal styrke tilbringerfunktionen i de mindre befolkede områder til hovednettet i det kollektive trafiksystem
9. Prioritering af sammenhæng og gode skift
10. Der overføres økonomiske midler til regionerne for at sikre økonomien i de regionale trafikselskaber

#### Det kommunale niveau

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

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

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

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

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

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

1. Håndhævelse af fingerplanen og stationsnærhedsprincippet
2. Samlet offentligt ejerskab omkring stationer.
3. Sikring af bedre adgangsveje til stationer
4. Vægtning af samspillet mellem kollektiv transport og gang
5. Mere funktionel indretning af cykelparkeringsanlæg
6. Større satsning på delebilisme
7. Hurtigere regionaltoget kombineret med gennemgående tog
8. Genbesøg Aftale om infrastrukturplan 2035 fra 2021 og fjern miljøødelæggende og lidet rentable motorvejsprojekter til fordel for bæredygtige investeringer i ny kollektiv infrastruktur
9. Etablering af en N-S gående ekspres S-togstunnel i København til aflastning af røret i det eksisterende og overbelastede S-togsnet
10. En satsning på flere letbaner i Københavnsområdet og gennemførelse af de planlagte 2. etaper i Aarhus og Odense

## Forslag til ændring af takststruktur i den kollektive trafik

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

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