

Bilagsrapport til afrapportering af fase 1

Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

Maj 2024



EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

ISBN netudgave: 978-87-93292-79-6

Forsideill. Transportministeriet

Denne publikation er omfattet af Creative Commons-licensen "CC BY-NC-ND
Kreditering-ikke kommerciel - ingen afledninger".
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Indhold

Faktaark om befolkningsgrupper	5
Faktaark om geografier	12
Faktaark om transportløsninger	18
Opsamling på workshop og dialogmøde.....	39
Workshop for brugerne af den kollektive transport den 26. september 2023 - uddrag.....	40
Dialog med interessenter i den kollektive transport den 24. januar 2024 – uddrag.....	44
Notitser om mobilitetsidéer	50
Første opsamling på input til mobilitetsidéer	51
Anden opsamling på input til mobilitetsidéer	55

Datakilder i bilagsrapporten er nærmere beskrevet i rapportens *appendiks III: Metodebeskrivelse*.

Faktaark om befolkningsgrupper

FAKTAARK: Skoleelever

Skoleelever udgør knap 0,45 mio. personer i Danmark (svarende til 9 pct. af de 10-84-årige) og foretager 1,2 mio. ture per dag (svarende til 8 pct. af de 10-84-åriges samlede ture).

4 facts om ture foretaget af skoleelever:

1. Skoleelever foretager i gennemsnit 2,4 til 2,7 ture om dagen afhængigt af geografi.
2. Skoleelever foretager mellem 0,3 og 0,4 færre ture om dagen end befolkningen som helhed.
3. Skoleelever fra landdistrikterne bliver primært transporteret i personbil, mens elever der bor i byer på over 1.000 indbyggere primært går eller cykler. Generelt benytter skoleelever kollektiv transport på 8 pct. af deres ture, og anvender dermed den kollektive transport på dobbelt så mange af deres ture som personer i erhverv og pensionister (3-4 pct.), men væsentligt mindre end elever på ungdomsuddannelser (18 pct.) og studerende på videregående uddannelser (13 pct.).
4. Der er en større andel af eleverne, som benytter kollektiv transport i landdistrikterne og i hovedstadsområdet, end der er i resten af landet. Fælles for alle geografier er, at kollektiv transport primært benyttes på ture til og fra skole.

En typisk uge

Mandag-fredag skal eleven i skole, medmindre der er ferie eller helligdag.

Eleven foretager gennemsnitligt 7-9 fritidsture på en uge. Elever i landdistrikter foretager færrest ture (7,0 ture per uge), og eleverne i byer over 1.000 indbyggere foretager flest (8,4-9,1 ture per uge). Dette kan være for at besøge venner, for at gå til fritidsaktiviteter som fx sport og spejder, en tur i biografen, på cafe eller lignende.

Herudover foretager eleven ærindeture tre gange om ugen. Dette er typisk indkøb af mad og tøj, en tur på biblioteket eller også henter/bringer eleven sine mindre søskende.

Antal daglige ture



Fritidsture: 1,0-1,3 ture per dag

Antal ærindeture: 0,4 ture per dag

Antal udd.ture: 0,9-1,0 ture per dag

Antal arb.ture: 0,0-0,1 ture per dag

Samlet antal ture: 2,4-2,7 per dag

FAKTAARK: Unge på ungdomsuddannelser og lærlinge

Unge på ungdomsuddannelser og lærlinge (herefter benævnt ”unge”) udgør godt 0,26 mio. personer i Danmark (svarende til 5 pct. af de 10-84-årige), og foretager 0,7 mio. ture per dag (svarende til 4 pct. af de 10-84-åriges samlede ture).

4 facts om ture foretaget af unge:

1. Unge på ungdomsuddannelser og lærlinge foretager i gennemsnit 2,7 til 2,9 ture om dagen afhængigt af geografi. Unge under 18 år foretager gennemsnitlig færre ture per dag (2,3-2,9 ture) end unge over 18 år (2,8-2,9 ture). Unge over 18 år tager særligt flere ærindeture og flere ture til og fra arbejde, men færre ture til og fra uddannelse.
2. Unge foretager mellem 0,1 og 0,2 færre ture om dagen end befolkningen som helhed.
3. Unge i byer med færre end 10.000 indbyggere benytter kollektiv transport til 17-18 pct. af deres ture, mens unge i byer med 10.000-100.000 indbyggere kun benytter kollektiv transport til 6 pct. af deres ture. I Aarhus, Aalborg og Odense benytter de unge kollektiv transport til 13 pct. af deres ture, mens de i hovedstadsområdet benytter kollektiv transport til 24 pct. af deres ture. Generelt benytter unge kollektiv transport på 18 pct. af deres ture, hvilket er væsentligt mere end personer i erhverv og pensionister (3-4 pct.), og lidt mere end studerende på videregående uddannelser (13 pct.).
4. I landdistrikterne foretager de unge primært lange ture over 10 kilometer, mens unge i byer med mere end 10.000 indbyggere primært foretager ture i nærområdet. De unges ture i nærområdet foregår på tværs af alle geografier primært til fods eller på cykel, hvorimod de lange ture foregår med enten kollektiv transport eller i bil.

En typisk uge

Mandag-fredag skal den unge i skole eller møde på sin læreplads, medmindre der er ferie eller helligdag.

Den unge foretager gennemsnitligt 7-8 fritidsture på en uge. Dette kan være for at besøge venner, for at gå til fritidsaktiviteter som fx sport og spejder, en tur i biografen, på cafe eller lignende.

Herudover foretager den unge gennemsnitligt 4-5 ture i forbindelse med ærinder om ugen. Ærinder er typisk indkøb af mad og tøj, en tur på biblioteket eller også henter/bringer den unge sine mindre søskende.

Antal daglige ture

Fritidsture: 1,0-1,1 ture per dag

Antal ærindeture: 0,5-0,7 ture per dag

Antal udd.ture: 0,7-0,9 ture per dag

Antal arb.ture: 0,3-0,4 ture per dag

Samlet antal ture: 2,7-2,9 per dag

Unge med kørekort: 2,9-3,1 ture per dag

Unge uden kørekort: 2,4-2,8 ture per dag

FAKTAARK: Studerende på videregående uddannelser

Studerende udgør knap 0,3 mio. personer i Danmark (svarende til 6 pct. af de 10-84-årige) og foretager 0,9 mio. ture per dag (svarende til 6 pct. af befolkningens samlede ture). 0,21 mio. svarende til 73 pct. af de studerende bor enten i hovedstadsområdet, Aarhus, Aalborg eller Odense.

4 facts om ture foretaget af studerende:

1. Studerende på videregående uddannelser foretager i gennemsnit 2,6 til 3,2 ture om dagen afhængigt af geografi.
2. Studerende i landdistrikter foretager omtrent det samme antal ture som befolkningen som helhed, dog 0,2 ture færre end gennemsnittet i landdistrikter og 0,2 flere end gennemsnittet i Aarhus, Aalborg og Odense.
3. Studerende i landdistrikter og byer med 1.000-10.000 indbyggere kører primært i personbil, mens studerende i de større og store byer og i hovedstadsområdet primært går eller cykler. Generelt benytter studerende på videregående uddannelser kollektiv transport på 13 pct. af deres ture, og studerende anvender dermed en kollektive transport langt oftere end personer i erhverv (3 pct.).
4. I landdistrikterne foretager de studerende primært lange ture over 10 kilometer, mens studerende i byer med mere end 10.000 indbyggere primært foretager ture i nærområdet. De studerendes ture i nærområdet foregår på tværs af alle geografier primært til fods eller på cykel, hvorimod de lange ture foregår med enten kollektiv transport eller i bil.

En typisk uge

De studerende møder ind på studiet flere gange om ugen, medmindre der er ferie eller helligdage.

Herudover foretager de studerende gennemsnitligt 6-9 fritidsture på en uge, alt efter hvor stor en by de bor i. Dette kan være for at besøge venner, for at gå til fritidsaktiviteter, en tur i biografen, på cafe eller lignende.

De studerende løber gennemsnitligt ærinder 6-8 gange om ugen. Ærinder er typisk indkøb af mad og tøj, en tur på biblioteket eller lignende.

Antal daglige ture



Fritidsture: 0,9-1,3 ture per dag

Antal ærindeture: 0,8-1,1 ture per dag

Antal udd.ture: 0,5-0,6 ture per dag

Antal arb.ture: 0,2-0,4 ture per dag

Samlet antal ture: 2,6-3,2 per dag

Studerende med kørekort: 2,7-3,3 ture per dag

Studerende uden kørekort: 1,9-2,6 ture per dag

FAKTAARK: Personer i erhverv

Personer i erhverv udgør knap 2,6 mio. personer i Danmark (svarende til 51 pct. af de 10-84-årige) og foretager 8,6 mio. ture per dag (hvilket svarer til 57 pct. af de 10-84-åriges samlede ture).

4 facts om ture foretaget af personer i erhverv:

1. Personer i erhverv foretager i gennemsnit 3,2 til 3,4 ture om dagen afhængigt af geografi.
2. Personer i erhverv foretager mellem 0,3 og 0,4 ture flere ture end befolkningen som helhed, og dermed klart den befolkningsgruppe, der rejser mest.
3. Personer i erhverv anvender primært personbil som transportmiddel (45-73 pct. af turene afhængigt af geografi). Gang, cykel og brug af kollektiv transport fylder mere jo større by, der er tale om, og i hovedstadsområdet personer i erhverv foretager omtrent det samme antal ture med cykel og gang, som de gør i bil. Kollektiv transport benyttes til 1-3 pct. af de samlede ture, bortset fra i hovedstadsområdet hvor andelen er 8 pct. På tværs af geografier benytter personer i erhverv den kollektive transport mindre end studerende (13 pct.), og omtrent ligeså meget som pensionister og personer uden for erhverv (3-4 pct.).
4. I landdistrikterne foretager personer i erhverv primært lange ture over 10 kilometer, mens personer i erhverv i byer med mere end 10.000 indbyggere primært foretager ture i nærområdet. Størstedelen af turene i nærområdet i landdistrikterne foretages i bil, mens disse ture i byerne i langt højere grad foretages til fods eller på cykel.

En typisk uge

Personer i erhverv tager typisk på arbejde fem dage om ugen, medmindre der er ferie eller helligdage.

En person i arbejde foretager gennemsnitligt 7-8 fritidsture på en uge. Dette kan være for at besøge venner og familie, for at gå til fritidsaktiviteter, en tur i biografen, på cafe eller lignende.

Herudover foretager en person også gennemsnitligt 7-8 ærindeture om ugen. Ærinder er typisk indkøb eller transport af børn til og fra fritidsaktiviteter, institution/skole, mm.

Antal daglige ture

Fritidsture: 1,0-1,1 ture per dag

Antal ærindeture: 1,0-1,2 ture per dag

Antal udd.ture: 0 ture per dag

Antal arb.ture: 1,1-1,3 ture per dag

Samlet antal ture: 3,2-3,4 per dag

Personer med kørekort: 2,9-3,5 ture per dag

Personer uden kørekort: 2,1-2,9 ture per dag



FAKTAARK: Personer udenfor erhverv

Personer udenfor erhverv udgør godt 0,38 mio. personer i Danmark (svarende til 7 pct. af de 10-84-årige), og foretager 1,4 mio. ture per dag (svarende til 9 pct. af de 10-84-åriges samlede ture). Denne befolkningsgruppe inkluderer arbejdsløse, personer på orlov, efterlønsmodtagere, førtidspensionister, medhjælpende ægtefæller, m.fl.

4 facts om ture foretaget af personer udenfor erhverv:

1. Personer uden for erhverv foretager i gennemsnit 2,6 til 2,8 ture om dagen afhængigt af geografi.
2. Personer uden for erhverv foretager mellem 0,2 og 0,4 færre ture om dagen end befolkningen som helhed. På en given dag på året foretager 26 pct. af personer udenfor erhverv ingen ture. Denne andel er den næsthøjeste blandt de seks segmenter, kun overgået af pensionisterne.
3. Personer uden for erhverv foretager få ture med kollektiv transport. 4 pct. af de samlede ture foregår i kollektiv transport, bortset fra i Aarhus, Aalborg, Odense og hovedstadsområdet, hvor andelen er 6-9 pct. Personer uden for erhverv anvender dermed kollektiv transport omtrent ligeså meget som personer i erhverv (3 pct.) og pensionister (4 pct.).
4. Størstedelen af personer uden for erhvervs ture foregår i nærområdet (0-5 kilometer). Turene i nærområdet foregår til fods eller på cykel. I byer mellem 1.000-10.000 er der en større andel af længere ture (>10 kilometer), end der ses i de andre geografier.

En typisk uge

Personer udenfor erhverv er en meget sammensat gruppe, og det kan derfor være svært at beskrive en typisk uge. Fælles for personerne udenfor erhverv er, at de ikke arbejder eller er under uddannelse, hvorfor deres daglige ture består af ærinder og fritidsture.

En person udenfor erhverv foretager gennemsnitligt 8-10 fritidsture på en uge. Dette kan være for at besøge venner og familie, for at gå til fritidsaktiviteter, en tur i biografen, på cafe eller lignende.

Herudover foretager personen gennemsnitligt 9 ærinderture om ugen. Ærinder er typisk indkøb eller transport af børn til og fra fritidsaktiviteter, institution/skole, mm.

Antal daglige ture



Fritidsture: 1,2-1,4 ture per dag
Antal ærinderture: 1,3 ture per dag
Antal udd.ture: 0 ture per dag
Antal arb.ture: 0,0-0,1 ture per dag

Samlet antal ture: 2,6-2,8 per dag

Personer med kørekort: 2,7-2,9 ture per dag
Personer uden kørekort: 1,6-2,2 ture per dag

FAKTAARK: Pensionister

Pensionister udgør godt 1,1 mio. personer i Danmark (svarende til 22 pct. af befolkningen), og foretager 2,3 mio. ture per dag (svarende til 15 pct. af befolkningens samlede ture).

4 facts om ture foretaget af pensionister:

1. Pensionister foretager i gennemsnit 2,3 til 2,6 ture om dagen afhængigt af geografi.
2. Pensionister foretager mellem 0,4 og 0,5 færre ture end befolkningen som helhed, og er dermed med den befolkningsgruppe, der foretager færrest ture. På en given dag på året foretager 28 pct. af pensionisterne ingen ture. Denne andel er højere end for de andre befolkningsgrupper.
3. Pensionister foretager få ture med kollektiv transport. 1-2 pct. af de samlede ture i byer med mindre end 100.000 indbyggere foregår med kollektiv transport, mens 4 pct. af turene i Aarhus, Aalborg og Odense og 8 pct. af turene i hovedstadsområdet foretages med kollektiv transport. Pensionister anvender dermed kollektiv transport omtrent ligeså meget som personer i erhverv (4 pct.) og personer uden for erhverv (4 pct.).
4. Størstedelen af pensionisternes ture foregår i nærområdet (0-5 kilometer). Turene i nærområdet foregår til fods eller på cykel. I landdistrikter og byer mellem 1.000-10.000 er der en større andel af længere ture (>10 kilometer), end der ses i de andre geografier.

En typisk uge

Pensionister er kendetegnet ved, at de ikke arbejder eller er under uddannelse, hvorfor deres daglige ture består af ærinder og fritidsture.

En pensionist foretager gennemsnitligt 8-10 fritidsture på en uge. Pensionistens fritidsture går til venner og familie, men pensionisterne går/løber også ture eller dyrker anden sport, går i biografen, på cafe og lignende.

Herudover foretager pensionisten også gennemsnitligt 7-8 ærindeture om ugen. Ærinder er typisk indkøb eller transport til fx lægebesøg.

Antal daglige ture

Fritidsture: 1,2-1,4 ture per dag
Antal ærindeture: 1,0-1,2 ture per dag
Antal udd.ture: 0 ture per dag
Antal arb.ture: 0 ture per dag
Samlet antal ture: 2,3-2,6 per dag

Pensionister med kørekort: 2,4-2,8 ture per dag
Pensionister uden kørekort: 1,3-2,0 ture per dag



Faktaark om geografier

FAKTAARK: Landområder og småbyer med under 1.000 indbyggere

Indbyggere i landdistrikter og småbyer med mindre end 1.000 indbyggere udgør godt 1 mio. personer i Danmark i alderen 10-84 år (svarende til 21 pct. af denne aldersgruppe). Befolkningen i landdistrikterne (10-84-årige) foretager knap 3,2 mio. ture per dag (svarende til 21 pct. af befolkningens samlede ture).

4 facts om ture foretaget af indbyggerne i landdistrikterne:

1. Landdistrikterne har den højeste andel af bilrejser (70 pct.).
2. Turene er hovedsageligt lange (<10 kilometer) og foregår i bil.
3. Turene, der foregår med kollektiv transport, udgør 3 pct. af de samlede ture, og kollektiv transport benyttes både til korte (25 pct.), mellemlange (36 pct.) og lange ture (39 pct.).
4. Brugere af kollektiv transport er typisk børn og unge, når de transporterer sig til og fra deres skole/uddannelse, eller det er personer i erhverv, der skal til og fra arbejde.

Hvem bor i landdistrikterne?

- 9 pct. er skoleelever
- 5 pct. er unge på ungdomsuddannelser/lærlinge
- 2 pct. er studerende på videregående uddannelser
- 55 pct. er personer i erhverv
- 7 pct. er personer udenfor erhverv
- 21 pct. er pensionister

Antal daglige ture

Fritidsture: 1,0 ture per dag
Antal ærindeture: 1,0 ture per dag
Antal udd.ture: 0,2 ture per dag
Antal arb.ture: 0,7 ture per dag
Samlet antal ture: 2,9 per dag

Indbyggere med kørekort: 3,0 ture per dag
Indbyggere uden kørekort: 2,2 ture per dag

Turformål og passagersammensætning i den kollektive transport

Størstedelen af indbyggernes ture på tværs af transportmidler er fritidsture (39 pct.), efterfulgt af ture i forbindelse med ærinder (36 pct.), ture til og fra arbejdspladser (20 pct.) og sidst ture til og fra uddannelse (6 pct.).

I den kollektive transport er 61 pct. af passagererne elever på skoler eller ungdomsuddannelser, mens 24 pct. er personer i erhverv.

FAKTAARK: Mindre byer med 1.000-10.000 indbyggere

Indbyggere i de mindre byer udgør knap 1 mio. personer i Danmark i alderen 10-84 år (svarende til 20pct. af denne aldersgruppe). Befolkningen i de mindre byer (10-84-årige) foretager godt 3,0 mio. ture per dag (svarende til 20 pct. af befolkningens samlede ture).

4 facts om ture foretaget af indbyggerne i de mindre byer:

1. I de mindre byer er der en lavere andel af ture som foretages i personbil end i landdistrikterne, men andelen (60 pct.) er højere end i større byområder.
2. Turene i nærområdet (0-5 kilometer) foregår til fods, på cykel eller i bil, mens lange ture (over 10 kilometer) foretages i bil.
3. Turene der foregår med kollektiv transport udgør 3 pct. af de samlede ture og er typisk lange (>10 kilometer).
4. Brugere af kollektiv transport er typisk børn og unge der transporterer sig til og fra deres skole/uddannelse, eller det er personer i erhverv, der skal til og fra arbejde.

Hvem bor i de mindre byer?

- 10 pct. er skoleelever
- 5 pct. er unge på ungdomsuddannelser/lærlinge
- 2 pct. er studerende på videregående uddannelser
- 50 pct. er personer i erhverv
- 6 pct. er personer udenfor erhverv
- 27 pct. er pensionister

Antal daglige ture



Fritidsture: 1,2 ture per dag
Antal ærindeture: 1,0 ture per dag
Antal udd.ture: 0,2 ture per dag
Antal arb.ture: 0,6 ture per dag
Samlet antal ture: 3,0 per dag

Indbyggere med kørekort: 3,2 ture per dag
Indbyggere uden kørekort: 2,4 ture per dag

Turformål og passagersammensætning i den kollektive transport

Størstedelen af indbyggernes ture på tværs af transportmidlerer fritidsture (42 pct.), efterfulgt af ture i forbindelse med ærinder (35 pct.), ture til og fra arbejdspladser (18 pct.) og sidst ture til og fra uddannelse (5 pct.).

I den kollektive transport er 50 pct. af passagererne elever på skoler eller ungdomsuddannelser, mens 31 pct. er personer i erhverv.

FAKTAARK: Større byer med 10.000-100.000 indbyggere

Indbyggere i større byer udgør godt 1 mio. personer i Danmark i alderen 10-84 år (svarende til 19 pct. af denne aldersgruppe). Befolkningen i de større byer (10-84-årige) foretager godt 2,9 mio. ture per dag (svarende til 19 pct. af befolkningens samlede ture).

4 facts om ture foretaget af indbyggerne i de større byer:

1. I de større byer er der en lavere andel af ture som foretages i personbil end i landdistrikterne og de mindre byer, men andelen (56 pct.) er højere end i de store byområder.
2. Turene er hovedsageligt korte og foregår i nærområdet (0-5 kilometer) til fods, på cykel eller i bil.
3. Turene der foregår med kollektiv transport udgør 3 pct. af de samlede ture og er typisk lange (>10 kilometer).
4. Brugere af kollektiv transport er typisk personer i erhverv der skal til og fra arbejde eller børn og unge der transporterer sig til og fra deres skole/uddannelse. I de større byer er der også en relativ stor andel af studerende, som benytter de kollektiv transport.

Hvem bor i de større byer?

- 9 pct. er skoleelever
- 6 pct. er unge på ungdomsuddannelser/lærlinge
- 4 pct. er studerende på videregående uddannelser
- 49 pct. er personer i erhverv
- 7 pct. er personer udenfor erhverv
- 25 pct. er pensionister

Antal daglige ture

Fritidsture: 1,2 ture per dag
Antal ærindeture: 1,0 ture per dag
Antal udd.ture: 0,2 ture per dag
Antal arb.ture: 0,6 ture per dag
Samlet antal ture: 3,1 per dag

Indbyggere med kørekort: 3,2 ture per dag
Indbyggere uden kørekort: 2,5 ture per dag

Turformål og passagersammensætning i den kollektive transport

Størstedelen af indbyggernes ture på tværs af transportmidler er fritidsture (41 pct.), efterfulgt af ture i forbindelse med ærinder (36 pct.), ture til og fra arbejdspladser (18 pct.) og sidst ture til og fra uddannelse (5 pct.).

I den kollektive transport er 25 pct. af passagererne elever på skoler eller ungdomsuddannelser, 13 pct. er studerende, og 43 pct. er personer i erhverv.

FAKTAARK: Byer med over 100.000 indbyggere

Indbyggere i de tre store byer Aarhus, Aalborg og Odense udgør knap 0,5 mio. personer i Danmark i alderen 10-84 år (svarende til 10 pct. af denne aldersgruppe). Befolkningen i de tre store byer (10-84-årige) foretager godt 1,5 mio. ture per dag (svarende til 10 pct. af befolkningens samlede ture).

4 facts om ture foretaget af indbyggerne i de tre store byer:

1. Knap halvdelen af turene i de tre store byer foretages til fods eller på cykel, mens 43 pct. foretages i bil, hvilket er færre end i de mindre byområder.
2. Turene er hovedsageligt korte og foregår i nærområdet (0-5 kilometer).
3. Turene der foregår med kollektiv transport udgør 5 pct. af de samlede ture og det er typisk længere ture (>5 kilometer), men den kollektive transport benyttes også til korte ture i nærområdet.
4. Brugere af kollektiv transport er typisk studerende og personer i erhverv der skal til og fra studie/arbejde.

Hvem bor i de tre store byer?

- 7 pct. er skoleelever
- 5 pct. er unge på ungdomsuddannelser/lærlinge
- 17 pct. er studerende på videregående uddannelser
- 45 pct. er personer i erhverv
- 8 pct. er personer udenfor erhverv
- 18 pct. er pensionister

Antal daglige ture



Fritidsture: 1,2 ture per dag
Antal ærindeture: 1,1 ture per dag
Antal udd.ture: 0,2 ture per dag
Antal arb.ture: 0,5 ture per dag
Samlet antal ture: 3,1 per dag

Indbyggere med kørekort: 3,3 ture per dag
Indbyggere uden kørekort: 2,4 ture per dag

Turformål og passagersammensætning i den kollektive transport

Størstedelen af indbyggernes ture på tværs af transportmidler er fritidsture (40 pct.), efterfulgt af ture i forbindelse med ærinder (36 pct.), ture til og fra arbejdspladser (17 pct.) og sidst ture til og fra uddannelse (7 pct.).

I den kollektive transport er 18 pct. af passagererne elever på skoler eller ungdomsuddannelse, 28 pct. er studerende, og 32 pct. er personer i erhverv.

FAKTAARK: Hovedstadsområdet

Indbyggere i hovedstadsområdet udgør godt 1,5 mio. personer i Danmark i alderen 10-84 år (svarende til 30 pct. af denne aldersgruppe). Befolkningen i hovedstadsområdet (10-84-årige) foretager knap 4,5 mio. ture per dag (svarende til 30 pct. af befolkningens samlede ture).

4 facts om ture foretaget af indbyggerne i hovedstadsområdet:

1. Knap halvdelen af turene i hovedstadsområdet foretages til fods eller på cykel, mens hovedstadsområdet har den laveste andel af ture foretaget i bil (40 pct.).
2. Turene er hovedsageligt korte og foregår i nærområdet (0-5 kilometer).
3. Turene der foregår med kollektiv transport udgør 10 pct. af de samlede ture og er typisk længere end 10 kilometer (53 pct.).
4. Brugere af kollektiv transport er typisk personer i erhverv der skal til og fra arbejde (49 pct.).

Hvem bor i området?

- 8 pct. er skoleelever
- 5 pct. er unge på ungdomsuddannelser/lærlinge
- 8 pct. er studerende på videregående uddannelser
- 52 pct. er personer i erhverv
- 9 pct. er personer udenfor erhverv
- 18 pct. er pensionister

Antal daglige ture



Fritidsture: 1,2 ture per dag

Antal ærindeture: 1,0 ture per dag

Antal udd.ture: 0,2 ture per dag

Antal arb.ture: 0,7 ture per dag

Samlet antal ture: 3,0 per dag

Indbyggere med kørekort: 3,2 ture per dag

Indbyggere uden kørekort: 2,5 ture per dag

Turformål og passagersammensætning i den kollektive transport

Størstedelen af indbyggernes ture på tværs af transportmidler er fritidsture (41 pct.), efterfulgt af ture i forbindelse med ærinder (34 pct.), ture til og fra arbejdspladser (19 pct.) og sidst ture til og fra uddannelse (6 pct.).

I den kollektive transport er 18 pct. af passagererne elever på skoler eller ungdomsuddannelse, 15 pct. er studerende, og 49 pct. er personer i erhverv.

Faktaark om transportløsninger

Faktaark om transportløsninger

Ekspertudvalget har i kapitel 12 (tabel 12.3) fremvist et katalog over transportløsninger, og har vurderet deres relevans i forskellige geografier. Af kataloget fremgår otte løsninger, der ikke eller kun i mindre grad er udbredte i Danmark i dag, og som ekspertudvalget vurderer kan have et særligt potentiale i landdistrikterne og i de mindre byer. Disse løsninger er beskrevet i rapporten (afsnit 12.4).

Ekspertudvalget har med sit katalog også vurderet den geografiske relevans af eksisterende kollektive transportløsninger. De enkelte eksisterende transportløsninger beskrives i de følgende faktaark, som har til formål dels at beskrive løsninger, dels at vurdere muligheden for at skalere løsningerne, dvs. anvende dem i mere udbredt grad end i dag. Faktaarkene indeholder:

- En beskrivelse af løsningen
- En beskrivelse af løsningens udbredelse
- En vurdering af løsningens relevans for geografier og kundegrupper
- En beskrivelse af, hvordan taksten for rejser med transportløsningen fastsættes
- En vurdering af løsningens betydning for økonomi med fokus på offentlige drifts- og anlægskostninger
- En beskrivelse af løsningens skalerbarhed, og implementeringshorisonten ved yderligere udbredelse af løsningen

Vurderingerne af transportløsningens relevans for forskellige geografier, økonomi og skalerbarhed, er i sagens natur af overordnet karakter, idet særlige lokale eller transportspecifikke forhold kan påvirke den konkrete vurdering af en transportløsning i en konkret sammenhæng.

FAKTAARK: Fjernbusser

Beskrivelse af løsningen

Fjernbuskørsel er i lovgivningen defineret som kørsel, hvor der er mindst 75 km mellem den enkelte passagers på- og afstigning. En fjernbusrute kan godt have stop, der er placeret med mindre end 75 kilometers afstand, men den enkelte passager skal rejse mindst 75 km.

Fjernbusserne er dermed en alternativ til toget på de længere rejser (typisk øst/vest-rejser).

Hvor udbredt er løsningen i dag?

I 2022 var der i Danmark ca. 1,4 mio. passagerer, der benyttede sig af en fjernbusrejse. De største fjernbusoperatører i Danmark er Flixbus, Kombardo-Expressen og Fleet.



Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Fjernbusserne kører givet afstandskravet hovedsagligt til/fra hovedstadsområdet og de større byer.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Udbyderen fastsætter taksterne.

Økonomi

Fjernbusoperatører kan søge om kompensation for rabat i fjernbusrejser ind og ud af yderområder. Det bemærkes, at ordningen for nuværende ikke anvendes af operatørerne.

Staten og Københavns Kommune er i gang med at anlægge en busterminal ved Dybbølsbro, der skal samle alle de fjernbusser, der kører ind og ud af København.

Fjernbusser kan drives på markedsvilkår.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Fjernbusser kan udbredes til de områder, hvor der er tilstrækkeligt med kunder og indenfor lovgivningens rammer.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Ingen offentlige anlægs-/materieludgifter

Ingen offentlige driftsudgifter

Kort implementeringshorisont, hvis der er marked for yderligere fjernbuskørsel

Geografi

Binder byer og land og by sammen.

FAKTAARK: Landsdelstog

Beskrivelse af løsningen

Landsdelstog køres af DSB og udbydes overvejende under navnene InterCity og InterCity-Lyn. Togene kører fortrinsvis på hovedstrækningerne, og kører på faste minuttal hver time.

Landsdelstogene servicerer rejsende på de lange og mellemlange distancer, og er vigtige for øst-vesttrafikken over Storebælt.

I Østdanmark har især InterCity-Lyn få stop, og udgør de hurtige forbindelser ift. regionaltog.

På nogle strækninger i Vestdanmark er landsdelstogene alene om betjeningen, og standser også i mindre byer.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Landsdelstog med InterCity og InterCity-Lyn koncepterne har kørt i Danmark i mange år. Sammenlignelige togsystemer findes også i udlandet.



Foto: Sund & Bælt.

Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Landsdelstogene er velegnede til rejser på tværs af landet og til regionale rejser. De bruges i høj grad til pendling i myldretiderne og fritidsrejser på andre tidspunkter, men også til erhvervsrejser.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Taksterne fastsættes af DSB og trafikskaberne. På Sjælland i fællesskab mellem DSB,

Movia og Metroselskabet. I landsdelstog sælges en stor andel af billetterne som "Orange billetter", der er billigere end standardbilletterne, og hvor prisen varierer på baggrund af efterspørgsel.

Økonomi

Landsdelstogene finansieres af billetindtægter og statslige tilskud via DSB's kontrakt med staten.

Ved udvidelse af landsdelstog vil der være større udgifter til anlægsomkostninger og driftsomkostninger.

Samlet set og med det nuværende serviceniveau vurderes det ikke, at landsdelstogene kan drives uden offentligt tilskud.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Anlæg af jernbaner og større strukturelle ændringer i togdrift, indebærer som hovedregel en lovgivningsproces og meget store anlægsomkostninger. Større ændringer indenfor togdrift har derfor typisk en lang tidshorisont, før de kan realiseres.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Høje anlægs-/materieludgifter

Høje driftsudgifter

Udvidelser har lang implementeringshorisont

Geografi

Primært mellem større byer, herunder til og fra hovedstadsområdet.

FAKTAARK: Regionaltog

Beskrivelse af løsningen

Regionaltog tilbyder lokale og regionale forbindelser på de statslige jernbanestrækninger og køres i dag af enten DSB eller Arriva. Der er væsentlige forskelle i passagermængder for regionaltogene. Det afhænger især af, hvilke områder der betjenes. Der er langt flere passagerer i Østdanmark, der benytter regionaltog.

I Nordjylland og mellem Køge og Roskilde er togbetjeningen af de statslige strækninger overgået til de regionale trafikkselskaber. Her er regionen trafikføber og betjeningen er sammenbundet med regionernes privatbaner.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Regionaltog har eksisteret i mange år i Danmark og i udlandet. Tidligere var der betydeligt flere regionale/lokale banestrækninger i Danmark. Et stort antal af de mindste regionale/lokaltbaner blev nedlagt i 50'erne og 60'erne.



Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Regionaltog kan transportere mange mennesker hurtigt mellem knudepunkter, og er således velegnede til de større passagerstrømme. Regionaltog vurderes at være velegnet for alle kundegrupper.

I Østdanmark benyttes regionaltog i høj grad af pendlere og uddannelsessøgende til og fra hovedstadsområdet.

I Vestdanmark benyttes regionaltog i mere begrænset omfang. Det skyldes primært, at borgerne vælger biltransport. Regionaltog har især relevans

for borgere uden bilrådighed, herunder f.eks. skoleelever, uddannelsessøgende mv.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Taksterne fastsættes af togoperatørerne. På Sjælland i samarbejde med Movia og Metroselskabet.

DSB udbyder desuden orangebilletter med en dynamisk prissætning, der afspejler den forventede efterspørgsel.

Økonomi

Regionaltog finansieres af offentligt tilskud (kontraktbetaling) fra staten samt billetindtægter.

Ved udvidelse af regionaltog vil der være større udgifter til anlægsomkostninger og driftsomkostninger.

Regionaltogene vurderes ikke at kunne drives uden offentligt tilskud.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Anlæg af jernbaner og større strukturelle ændringer i togdrift indebærer som hovedregel en lovgivningsproces og meget store anlægsomkostninger. Større ændringer inden for togdrift har derfor typisk en lang tidshorisont, før de kan realiseres.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Høje driftsudgifter

Høje anlægs-/materieludgifter

Udvidelser har lang implementeringshorisont

Geografi

Hovedkorridor på tværs af og i mellem regionerne.

FAKTAARK: S-tog

Beskrivelse af løsningen

S-toget er regionalt bybanesystem i hovedstadsområdet. Togene kan køre op til 120 km/t, accelerer hurtigt og er designet til, at der ved stop kan udveksles mange passagerer på kort tid.

Den nuværende S-bane skal omlægges fra traditionel bane til et fuldautomatisk førerløst transportsystem. Det forventes at være fuldt udrullet i slutningen af 2030'erne.

S-togene er eldrevne.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Hovedstadens S-tog har fungeret siden 1930'erne, og er løbende udvidet. Lignende bybaner findes i mange byer på verdensplan. I og omkring flere tyske byer findes S-togssystemer, der er sammenlignelige med det københavnske, eksempelvis i Hamborg.



Foto: DSB

Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

S-toget udgør rygraden i det kollektive trafiksystem i hovedstadsområdet, og er velegnet til at transportere mange mennesker forholdsvis hurtigt i de store transportkorridorer, særligt mellem København og forstæderne. I København er stoppene tættere og frekvensen højere, hvormed systemet også bruges til transport inde i selve byen.

En S-togstation har et forholdsvis stort opland, hvilket forstærkes af, at rejsende gratis kan medtage cykel. Mange S-togstationer fungerer som knudepunkter for øvrig kollektiv transport.

S-toget er velegnet for alle kundegrupper, og benyttes bredt af både pendlere og fritidsrejsende.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

DSB, Movia og Metroselskabet har fælles takstkompetence på Sjælland, og fastsætter taksten for brugeren.

Økonomi

Anlæg af en ny S-togslinje er et omkostningstungt projekt.

Hertil kommer driftsomkostninger til infrastrukturen, materiel og personale, som finansieres af billetindtægter og offentlige tilskud.

Samlet set og med det nuværende serviceniveau vurderes det ikke, at S-togene kan drives uden offentligt tilskud.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Store anlægsinvesteringer og anlæg af nye baner samt større strukturelle ændringer i togdrift indebærer som hovedregel en lovgivningsproces og meget store anlægsomkostninger. Større ændringer indenfor togdrift har derfor typisk en lang tidshorisont, før de kan realiseres.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Høje anlægs-/materieludgifter

Middelhøje driftsudgifter

Udvidelser har lang implementeringshorisont

Geografi

Hovedstadsområdet.

FAKTAARK: Metro

Beskrivelse af løsningen

En metro er i udgangspunktet en underjordisk jernbane for nærtrafik i en storby.

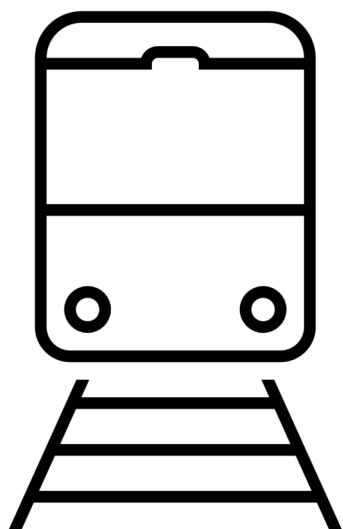
Dele af metroen vil dog i mindre tæt befolkede områder og hvor infrastrukturen giver mulighed for det, også kunne forløbe ovenpå jorden.

Togene stopper alene kort tid ved hver station, og systemet er designet til, at der ved stop kan udveksles mange passagerer på kort tid.

Metro-togene er eldrevne.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

I en række storbyer i Europa og i resten af verden findes der i dag metrosystemer. I Danmark er der kun ét metrosystem, som er beliggende i København og åbnede i 2002.



Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Da der er tale om en meget dyr infrastruktur med meget stor passagerkapacitet, vil anlæg af en metro alene være relevant i hovedstadsområdet. Der kan opnås trafikale fordele (for passagerer i metroen og øvrige trafikanter) ved anlæg af en metro, der kan stå mål med omkostningerne.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

DSB, Movia og Metroselskabet har fælles takstkompetence på Sjælland, og fastsætter taksten for brugeren. Der er indført et særligt metrotillæg for rejser, foretaget på rejsekort og på pendlerkort i metroen, der skal bidrage til at finansiere anlægget af systemet.

Økonomi

Anlæg af et metrosystem er meget omkostnings tungt. Københavns Cityring har kostet 25,3 mia. kr. at bygge. Der skal derfor være et betragteligt kundegrundlag for at gøre anlægsinvesteringen rentabel. Anlægsudgifterne finansieres dels via byudvikling og salg af grunde, som er stillet til rådighed for metroen, og dels gennem tilskud fra ejerne, samt på sigt via passagerindtægter.

Drift og vedligehold forventes finansieret via passagerindtægterne. Den løbende drift af en førerløs metro er relativt billig sammenholdt med det høje antal passagerer metroen betjener.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Metrosystemet kan udbygges. Der er i dag metro i København, som er anlagt ad tre omgange. Anlægs- og driftsomkostningerne er meget høje. Der pågår analyser af yderligere udvidelse af den eksisterende metro.

Anlæg af en metro kræver, at der udarbejdes en anlægslov.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Høje anlægs-/materieludgifter

Middelhøje driftsudgifter

Udvidelser har lang implementeringshorisont

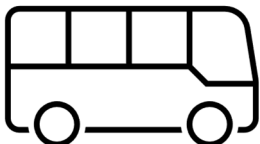
Geografi

Hovedstadsområdet.

FAKTAARK: Bybusser

Beskrivelse af løsningen

Busser i kollektiv transport er kendetegnet ved at køre en fast rute med faste afgang. Bussen kører således uanset, om der er passagerer med eller ej.



Busserne har traditionelt kørt på diesel. Omstillingen til grønnere drivmidler, som fx gas, brint og el er i gang, og særligt antallet af elbusser stiger hvert år.

Bybusser kører inden for bygrænsen i større byer. Køreplanen har typisk høj frekvens, og der er kort afstand imellem stoppestederne.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Bybusserne udgør en væsentlig del af den kollektive transport i hovedstadsområdet samt de større byer i Danmark.

Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Bybussen er primært velegnet der, hvor der er høj efterspørgsel efter mobilitet, som bl.a. i hovedstadsområdet og i de større byer samt i mellemstore provinsbyer.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Taksterne fastsættes af trafikelskaberne. På Sjælland i samarbejde med DSB og Metroselskabet.

Økonomi

Der er omkostninger til anskaffelse af busserne (og evt. ladeinfrastruktur afhængig af type).

Disse udgifter indgår i den betaling, som busoperatørerne får for deres ydelser iht. de indgåede kontrakter.

Der er driftsomkostninger inkl. bl.a. vedligehold og lønudgifter til drift af busserne. Lønudgifter udgør mellem 50-60 pct. af den betaling, som busoperatørerne får. Dermed udgør løn halvdelen af driftsomkostningerne.

Drift af bybusserne i den kollektive transport vurderes ikke at kunne ske på rene markedsvilkår uden offentligt tilskud. Selv på 5C, som er Movias mest rentable rute, er der et tilskud på 65 øre pr. passager.

Den samlede økonomi i bybusser afhænger af belægningen på busruten. I mindre byområder med lav belægning i bybussen, kræver det et relativt stort driftstilskud.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Bybusser kan relativt hurtigt udbredes til områder, hvor der er passagergrundlag for en rute, da der ikke kræves anlæg af nye jernbaner og lovgivning.

En samlet vurdering

Middelhøj mobilitetseffekt (kan variere fra lav til høj afhængig af nærhed)

Lave anlægs-/materieludgifter

Middelhøje driftsudgifter (kan variere fra lave til høje afhængig af belægning)

Udvidelser har kort implementeringshorisont.

Geografi

Primært hovedstadsområdet og de store byer.

FAKTAARK: Letbaner

Beskrivelse af løsningen

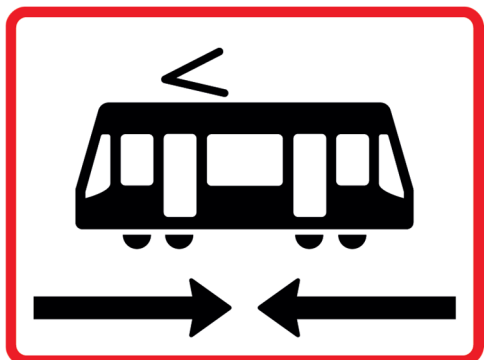
En letbane er en skinnebåren transportform, der er lettere i konstruktionen end typiske jernbaner.

Letbaner anvendes ofte i bymæssige områder, hvor der er behov for et højklasset supplement til andre kollektive transportformer. Letbaner kører enten på veje i samfærdsel med biltrafikken, i eget åbent tracé på offentlig vej (adskilt fra biltrafikken) eller i eget lukket tracé, hvor baneanlægget er helt eller delvist afskærmet for passage.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Der eksisterer i dag letbaner i Aarhus og Odense. Hovedstadens letbane etableres pt. langs Ring 3 med forventet driftsstart i 2025.

Der er i dag dermed anlagt ca. 125 km letbane i Danmark med i alt 75 stationer tilknyttet. I 2022 har i alt ca. 9 mio. passagerer foretaget en rejse med letbanerne i Aarhus eller Odense. Letbaner og sporvognssystemer ses ligeledes i en række større byer i andre lande.



Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kunde grupper?

Letbanen er mest velegnet i større byer, hvor befolkningstætheden er høj og passagergrundlaget stort. Letbaner har den fordel, at der i områder med tættere bebyggelse også oftere vil opstå trængsel. Her vil letbaner have en fordel fremfor almindelige busser, idet letbaner ofte har eget tracé eller forkørselsret ift. den øvrige trafik.

Løsningen er velegnet til alle kundegrupper i den kollektive transport.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Taksten fastsættes af trafikselskaberne. På Sjælland i samarbejde med DSB og Metroselskabet.

Økonomi

Anlæg og drift af en letbane er omkostningstungt. Byggeriet af Odense Letbane har haft et samlet anlægsbudget på ca. 2,9 mia. kr. eksklusiv indkøb af togsæt mv., mens anlægget af Hovedstadens Letbane er budgetteret til at koste 7,6 mia. kr.

Drift af letbaner vurderes ikke at kunne ske på rene markedsvilkår uden offentligt tilskud.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Letbanedrift er allerede implementeret i Aarhus og Odense, mens Hovedstadens Letbane forventes idriftsat i 2025.

Ordningen kan udbredes til andre urbane områder, dog skal det bemærkes, at anlæg og drift af letbanen er relativt omkostningstungt.

Implementeringshorisonten for en ny letbane er relativ lang.

Anlæg af en letbane kræver, at der udarbejdes en anlægslov.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Høje anlægs-/materieludgifter

Middelhøje driftsudgifter

Udvidelser har lang implementeringshorisont

Geografi

Hovedstadsområdet og de store byer.

FAKTAARK: Bus i eget tracé, herunder BRT

Beskrivelse af løsningen

BRT (Bus Rapid Transit) er et højklasset kollektiv transport-produkt, der består af busser, der kører i eget tracé, og som dermed er fri for trængslen fra biltrafikken.

BRT er kendetegnet ved busser med høj komfort, god tilgængelighed med niveaufri adgang, stor passagerkapacitet og høj frekvens.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Siden den første BRT blev åbnet i 1970'erne i Brasilien, er der i dag etableret BRT-systemer i mange lande. BRT-lignende tilbud er afprøvet flere steder i Danmark på kortere strækninger. Senest er Plusbus åbnet i Aalborg i september 2023, hvor busserne kører på en længere strækning (12 km) i egen busbane.



Foto: Københavns Kommune

Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Løsningen er særligt velegnet i områder med mange brugere af kollektiv transport og med trængsel. Det kan fx være i hovedstadsområdet og de største byer, hvor befolkningstætheden er høj og busfremkommeligheden kan være lav. Der skal være mange brugere af kollektiv transport for at begrunde den øgede anlægsomkostning.

Løsningen kan også være relevant som et højkapacitetstilbud på længere strækninger som et fx hovednet mellem byer og større rejsedestinationer i stedet for togtrafik.

Løsningen er velegnet til alle kundegrupper i den kollektive transport.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Taksterne fastsættes af trafikselskaberne. På Sjælland i samarbejde med DSB og Metroselskabet.

Økonomi

Der er middelhøje anlægsomkostninger forbundet med etablering af en BRT-løsning, afhængigt af hvor omfattende et bustracé, der skal ny-etableres samt standarden for perroner mv. ved busstoppestederne. Sammenlignet med letbane og metro er BRT generelt billigere, men dyrere end for eksempel bybusser og regionale busser. Anlæg af nye Plusbus i Aalborg vurderes at have kostet ca. 570 mio. kr.

Der er driftsomkostninger til kørslen af busserne samt vedligehold af stoppestederne.

BRT kræver plads på vejene, og det er derfor ikke alle byer, der har plads til løsningen uden at nedlægge vejbaner og parkeringspladser, hvilket kan skabe gener.

Drift af BRT-løsninger vurderes ikke at kunne ske på rene markedsvilkår uden offentligt tilskud. De offentlige driftsomkostninger for BRT-busser kan være lavere end busser, der kører i blandet trafik. Grunden til dette er, at den højere fremkommelighed indebærer, at køreplanen ofte kan opretholdes med færre busser, da de kommer hurtigere frem.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Ordningen kan udbredes til andre områder, hvor denne løsning er velegnet. Forudsætter kommunal beslutning samt aftale mellem relevante vejmyndigheder.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Middelhøje anlægs-/materieludgifter

Middelhøje driftsudgifter

Mellemlang implementeringshorisont

Geografi

Hovedstadsområdet og de store byer samt eventuelt mellem store rejsedestinationer på tværs af geografier.

FAKTAARK: Delebiler

Beskrivelse af løsningen

Delebil er en ordning, hvor flere bilister deles om en bil i modsætning til en privatejet bil. Brugeren af en delebil betaler for anvendelse af bilen, som denne lejer.

Der findes forskellige typer af virksomhedsdrevne debilsordninger, dvs. udlejningsbiler. Disse kan grundlæggende opdeles i to kategorier, free-floating og stationsbaserede ordninger:

”Free-floating” betyder, at bilerne ikke har en fast plads, men at man fx kan parkere debilen på alle parkeringspladser i et givent område.

”Stationsbaseret” betyder, at bilerne har faste pladser, hvor man afhenter og afleverer bilen. De to koncepter kan eksistere sideløbende.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Løsningen eksisterer flere steder i Danmark og i udlandet.



Debilsordninger er mest udbredt i de store byer, og de fleste ture med debiler i Danmark foretages i og til/fra Storkøbenhavn. Der eksisterer dog også debilsordninger, især hvor bilejere deles om bilen i andre områder.

Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Løsningen er velegnet til folk uden bil eller som erstatning for bil nummer to i hele landet, men er primært etableret i hovedstadsområdet, de tre store byer og de større byer.

Økonomi

Drives delebilordningen af private virksomheder, vil der umiddelbart ikke være etableringsomkostninger for de offentlige myndigheder.

Drives ordningen i samarbejde med kommuner mv., kan der forekomme offentlige etableringsomkostninger.

Der kan forekomme driftsudgifter til driften af debilerne.

Ordningen kan drives på markedsvilkår i områder, hvor der er et tilstrækkeligt kundegrundlag.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Det er udbyderen, der fastsætter taksten.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Ordningerne kan udbredes til andre områder.

Hvis det er en privat virksomhed, der udbyder, kræver det ikke lovmæssige ændringer.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Ingen offentlige anlægs-/materieludgifter

Ingen offentlige driftsudgifter

Udvidelser har kort implementeringshorisont.

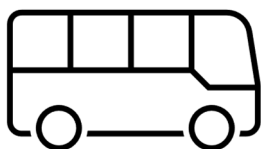
Geografi

Primært Hovedstaden, de tre store byer og større byer. Kan endvidere binde geografier sammen.

FAKTAARK: Regionale- og ekspresbusser

Beskrivelse af løsningen

Busser i kollektiv transport er kendetegnet ved at køre en fast rute med faste afgang.



Busserne har traditionelt kørt på diesel. Omstillingen til grønnere drivmidler, som fx gas, brint og el er i gang, og særligt antallet af elbusser stiger hvert år.

Regionale busser kører på tværs af kommunegrænser, og forbinder de større byer og knudepunkter, hvor de også stopper i mindre byer på ruten mellem de større destinationer. De kører derfor ofte længere ruter med større afstand mellem stoppestederne.

Ekspresbusser er ekstra komfortable busser, der er direkte og hurtige forbindelser med få stop mellem bolig og arbejds- og/eller uddannelsessted på de længere ruter mellem større byer. Linjeføringen understøtter primært korridorer med mange passagerer. Busserne kører ofte længere afstande, og en høj rejsehastighed opnås dels ved direkte linjeføring og dels gennem store afstand mellem stoppestederne.

Regionale og ekspresbusser er oftest finansieret af regionerne. Der findes også tværregionale ruter i Jylland og på Sjælland.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Regionale busser udgør en væsentlig del af den kollektive transport i Danmark og i udlandet.

Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Regionale busser og ekspresbusser er primært velegnet der, hvor der er forholdsvis stor efterspørgsel efter transport, som bl.a. i hovedstadsområdet og i/mellem de større byer og i større transportkorridorer mellem provinsbyer. Regionale busser er velegnede til at forbinde knudepunkter og til at forbinde mindre

bysamfund beliggende på ruten til knudepunkter og større byer.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Taksterne fastsættes af trafikselskaberne. På Sjælland i samarbejde med DSB og Metroselskabet.

Økonomi

Der er omkostninger til anskaffelse af busserne (og evt. ladeinfrastruktur afhængig af type). Disse udgifter indgår i den betaling, som busoperatørerne får for deres ydelser iht. de indgåede kontrakter.

Der er driftsomkostninger inkl. bl.a. vedligehold og lønudgifter til drift af busserne.

Drift af regionale og ekspresbusser i den kollektive transport vurderes ikke at kunne ske på rene markedsvilkår uden offentligt tilskud.

Den samlede økonomi i regionale og ekspresbusser afhænger af belægningen på busruten.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Regionale busser og ekspresbusser kan udbredes til andre områder, hvor der er passagergrundlag for en rute.

En samlet vurdering

Middelhøj mobilitetseffekt (kan variere fra lav til høj afhængig af nærhed)

Lave anlægs-/materieludgifter

Middelhøje driftsudgifter (kan variere fra lave til høje afhængig af belægning)

Udvidelser har kort implementeringshorisont

Geografi

På tværs af kommunegrænser og i de store byer samt hovedstadsområdet.

FAKTAARK: Privatbaner

Beskrivelse af løsningen

Betegnelsen privatbaner dækker over lokalbaner, der ejes af hovedsageligt trafikskaberne, og drives af regionerne. Banerne benytter mindre dieseltog, men påbegynder en omstilling til batteritog, hvor Midtjyske Jernbaner forventer at sætte de første i drift i 2025.

Privatbaner ligger primært, hvor de ligger, af historiske årsager og en række tidligere baner er nedlagt. Nogle ligger i landområder og har trinbræt i småbyer, andre ligger omkring Hovedstaden, og nogle forbinder mellemstore byer.

Der er således væsentlige forskelle i de forskellige privatbaners passagertal og betydning i det samlede transportsystem.

I Nordjylland og på Sjælland har regionerne fået overdraget betjeningen af nogle statslige togstrækninger. På Vestbanen i Sydjylland køres trafikken som en del af den statslige trafik. Dermed sammenbindes privatbanernes trafik med trafikken på det statslige jernbanenet.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Privatbanerne har eksisteret i Danmark i mange år. I udlandet findes også lokalbaner, der administreres regionalt. Der er ca. 500 km lokalbanestrækning (privatbaner) i Danmark.



Foto: Lokaltog

Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kunde grupper?

Privatbanerne indgår som en central del af den regionale kollektive transport. De større stationer fungerer som knudepunkter. Nogle strækninger benyttes især af unge til uddannelse.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Taksterne fastsættes af trafikskaberne. På Sjælland i samarbejde med DSB og Metroselskabet.

Økonomi

Banerne finansieres af offentligt tilskud af regionerne samt billetindtægter. Staten yder målrettede tilskud på finansloven.

Som ved øvrig togdrift er drift og vedligeholdelse af infrastruktur og materiel relativt omkostningstungt. Hertil kommer udgifter til personale. Større vedligehold, som fx sporfornyelser, er omkostningstunge, men har en lang levetid.

Drift af privatbanerne vurderes ikke at kunne ske på rene markedsvilkår uden offentligt tilskud.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Store anlægsinvesteringer og anlæg af nye baner, samt større strukturelle ændringer i togdrift, indebærer som hovedregel en lovgivningsproces og meget store anlægsomkostninger. Større ændringer inden for togdrift har derfor typisk en lang tidshorisont, før de kan realiseres.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Høje anlægs-/materieludgifter

Høje driftsudgifter

Udvidelser har lang implementeringshorisont

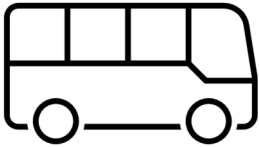
Geografi

Mellemstore og mindre byer.

FAKTAARK: Lokalbusser

Beskrivelse af løsningen

Busser i kollektiv transport er kendetegnet ved at køre en fast rute med faste afgang.



Busserne har traditionelt kørt på diesel. Omstillingen til grønnere drivmidler, som f.eks. gas, brint og el er i gang, og særligt antallet af elbusser stiger hvert år.

Lokalbusser kaldes også landbusser og kører typisk inden for en kommunegrænse. Busserne har typisk som opgave at give gode skiftemuligheder til og fra de regionale busser og til det overordnede jernbaneanet. Lokalbusserne er oftest finansieret af kommunerne.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Lokalbusserne findes især i landområderne i Danmark.

Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

I landområder og i mindre byer er der ofte en høj udgift per passager ved kørsel med traditionelle busser i almindelig rutekørsel, da busserne ofte vil køre med få passagerer. Mange landkommuner prioriterer derfor behovsstyrede løsninger som flextur eller plustur med biler eller mindre busser i stedet for lokalbusser.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Taksterne fastsættes af trafikselskaberne. På Sjælland i samarbejde med DSB og Metroselskabet.

Økonomi

Der er omkostninger til anskaffelse af busserne (og evt. ladeinfrastruktur afhængig af type). Disse udgifter indgår i den betaling, som busoperatørerne får for deres ydelser iht. de indgåede kontrakter.

Der er driftsomkostninger inkl. bl.a. vedligehold og lønudgifter til drift af busserne.

Drift af lokalbusser i den kollektive transport vurderes ikke at kunne ske på rene markedsvilkår uden offentligt tilskud.

Den samlede økonomi i lokalbusser afhænger af belægningen på busruten.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Lokalbusser kan udbredes til andre områder, hvor der er passagergrundlag for en rute.

En samlet vurdering

Middelhøj mobilitetseffekt (kan variere fra lav til høj afhængig af nærhed)

Lave anlægs-/materieludgifter

Middelhøje driftsudgifter (kan variere fra lave til høje afhængig af belægning)

Udvidelser har kort implementeringshorisont

Geografi

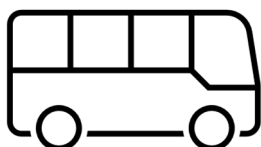
Kører primært i de tyndere befolkede områder.

FAKTAARK: Skolebusser

Beskrivelse af løsningen

Skolebusser har det primære formål at køre folkeskoleelever til og fra skole. Kommunerne beslutter, om de vil anmode trafikskabet om at varetage kørslen, eller om de selv vil varetage kørslen i kommunalt regi. En kommune kan beslutte, at der kan medtages andre passagerer på de ruter, som kommunen opretter til skoleformål – i givet fald skal det være gratis at benytte skolebussen for alle.

I henhold til folkeskoleloven skal kommunerne tilbyde skolekørsel, hvis elevens skolevej overstiger et vist kilometerantal (ift. klassetrinet (2,5 km for 0.-3. klasse, 6 km for 4.-6. klasse, 7 km for 7.-9. klasse og 9 km for 10. klasse) eller såfremt vejen vurderes at være trafikfarlig.



Busserne har traditionelt kørt på diesel. Omstillingen til grønnere drivmidler, som fx gas, brint og el er i gang og særligt antallet af elbusser stiger hvert år. I nogle tilfælde benyttes ældre busser til skolebuskørsel, og disse er som udgangspunkt

dieselbusser.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

I henhold til folkeskoleloven er kommunerne pålagt under forskellige omstændigheder at sikre transport af børn mellem skolen og hjemmet.

Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Skolebusser findes primært i mindre byer og landdistrikter, hvor der er langt fra hjem til skole. Hvis der er få elever, fx i de tyndest befolkede områder, kan buskørsel med standard 12-meters busser erstattes af mindre busser.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Skolebuskørsel er gratis for de skoleelever, som det er kommunens pligt at sørge for transport af.

Hvis andre end de kørselsberettigede elever benytter en kommunal skolebus, er transporten til lige gratis for de andre passagerer.

Hvis kørslen derimod foregår i regi af trafikskabet er der tale om almindelig offentlig servicetrafik, og andre passagerer end de kørselsberettigede elever skal således betale de gængse takster.

Økonomi

Skolebusser kører kun udvalgte afgang til og fra den relevante skole, og der er således en relativt begrænset produktion (opgjort i bustimer). I nogle tilfælde benyttes ældre og allerede afskrevne busser til skolebuskørsel, hvorved de samlede omkostninger kan holdes på et lavere niveau. I de tilfælde hvor bussen ikke er afskrevet, kan det evt. medføre en højere timepris, da bl.a. afskrivning på bussen skal afholdes på forholdsvis få driftstimer.

Der er driftsomkostninger inkl. bl.a. vedligehold og lønudgifter til drift af busserne.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Den enkelte kommune vurderer løbende, hvilken skolebuskørsel, der er behov for, dog under den forudsætning, at kommunen skal tilbyde skolekørsel under vilkårene beskrevet i dette faktaark.

En samlet vurdering

Middelhøj mobilitetseffekt (kan variere fra lav til høj afhængig af nærhed)

Lave anlægs-/materieludgifter

Middelhøje driftsudgifter (kan variere fra lave til høje afhængig af belægning)

Udvidelser har kort implementeringshorisont

Geografi

Kommunerne er ansvarlige for at sikre et tilstrækkeligt omfang af skolekørsel. Der er derfor skolebusser over hele landet, men de er primært relevante i landområderne, hvor folkeskoleeleverne har længst til skole, og hvor der ikke kører andre busser, som eleverne kan benytte.

FAKTAARK: Flextur

Beskrivelse af løsningen

Flextur er kørsel med personbil eller minibus fra adresse til adresse efter bestilling. Der køres ikke efter en køreplan, idet kørslen løbende tilrettelægges efter de indkomne bestillinger.

Flextur skal bestilles i god tid, som regel 2 timer inden ønsket afgang, og kørslen kan indebære omvejskørsel og kørsel med andre.

Flextur kan bestilles via app'en *Flextrafik* eller telefonisk, og kan for nogle ture også bestilles via Rejseplanen. Flextur er således behovsstyret kollektiv transport, også kaldet DRT (*demand-responsive transport*).

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Flextur tilbydes af de fleste af landets kommuner, men det er ikke obligatorisk for kommunerne at tilbyde løsningen.

Lignende koncepter tilbydes også i andre lande.



Foto: Sydtrafiks hjemmeside

Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper

Flextur er mest velegnet til landdistrikter og i mindre byer, hvor passagergrundlaget er så lille, at det ikke vurderes hensigtsmæssigt at betjene med køreplanlagte busser.

Flextur er velegnet til alle kundegrupper, men er ikke så kendt en transportform. Den største kundegruppe i flextrafikken er ældre.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Kommunerne fastsætter taksterne. Taksterne i flextur er højere end i den rutebunden kollektive transport.

Økonomi

Trafikselskaberne kan udbyde Flextur sammen med de lovpligtige kørselsordninger og øvrig flextrafik og på den måde opnå stordriftsfordele. Omkostningerne til ordningen relaterer sig til anskaffelse og drift af de biler eller mindre busser, som skal bruges til ordningen.

Den enkelte kommune betaler en andel af omkostningerne til kørslen, hvilket giver en usikkerhed omkring økonomien i ordningen inden efterspørgslen er kendt.

Ordningen kræver offentligt tilskud.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Den enkelte kommune beslutter, om der skal tilbydes flextur i kommunen. Kommunerne kan overveje, om flextur kan dække behov de steder, hvor rutebunden kollektiv transport ikke kan.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Lave anlægs-/materieludgifter

Høje driftsudgifter

Udvidelser har kort implementeringshorisont

Geografi

Landdistrikter og mindre byer.

FAKTAARK: Plustur

Beskrivelse af løsningen

Plustur er kørsel med personbil eller minibus mellem en station eller et busstoppested og en adresse valgt af brugeren. Der køres ikke efter en køreplan, idet kørslen løbende tilrettelægges efter de indkomne bestillinger. Plustur er således behovsstyret kollektiv transport, også kaldet DRT (*demand responsive transport*).

Plustur bestilles via Rejseplanen, og kan kun benyttes i forbindelse med en rejse, hvor bus eller tog indgår.

Alt afhængig af hvor i landet borgerne benytter Plustur, kan tidspunktet for bestilling variere fra en til to timer før det ønskede afreisetidspunkt.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Plustur tilbydes af mange kommuner, men det er ikke obligatorisk for kommunerne at tilbyde løsningen.

Lignende koncept tilbydes også i andre lande, bl.a. i Sverige.

Velkommen til plustur



Foto: DOTs hjemmeside.

Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Plustur er mest velegnet i de områder, hvor der er langt til stoppested eller station og dermed til nærmeste bus eller tog, hvilket ofte er landdistrikter.

Plustur kan løse et mobilitetsbehov i områder, hvor den traditionelle kollektive transport ikke dækker, eller hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til traditionel buskørsel.

Plustur er velegnet til alle kundegrupper.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Taksten fastsættes af trafikselskabet. Taksterne i plustur er højere end i den rutebunden kollektive transport.

Økonomi

Trafikselskaberne kan udbyde Plustur sammen med de lovpligtige kørselsordninger og øvrig flextrafik og på den måde opnå stordriftsfordele. Omkostningerne til ordningen relaterer sig til anskaffelse og drift af de biler eller mindre busser, som skal bruges til ordningen.

Den enkelte kommune betaler en andel af omkostningerne til kørslen, hvilket giver en usikkerhed omkring økonomien i ordningen, inden efterspørgslen er kendt.

Ordningen kræver offentligt tilskud.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Den enkelte kommune beslutter, om der skal tilbydes plustur i kommunen. Kommunerne kan overveje, om plustur kan dække behov de steder, hvor rutebunden kollektiv transport ikke kan.

En samlet vurdering

Middelhøj mobilitetseffekt

Lave anlægs-/materieludgifter

Høje driftsudgifter

Udvidelser har kort implementeringshorisont

Geografi

Landdistrikter og mindre byer.

FAKTAARK: Taxi

Beskrivelse af løsningen

Taxikørsel er kørsel i biler til højst 8 passagerer, hvor en privatperson enten på forhånd bestiller en taxi, præjer en taxi eller præjer en taxi på gaden til at køre vedkommende fra a til b mod betaling. At undgå ventetid og opnå hurtig transport direkte til destinationen er betydende for valg af taxi som transportform.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Der er ca. 4.600 taxier i Danmark. Taxikørsel er reguleret af taxiloven og kræver forskellige tilladelser og udstyr i taxierne, bl.a. skal taxivirksomheden have en kørselskontortilladelse, vognmanden skal en tilladelse til erhversmæssig persontransport og chaufføren skal have et chaufførkort. Taxierne skal bl.a. have taxametre, sædefølere og taglygter.



Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Løsningen er mest udbredt i tæt befolkede områder, hvor det er muligt for taxivirksomhederne at få nok ture til at oppebære en acceptabel indtjening.

Mange firmaer har særlige aftaler om taxikørsel for deres ansatte og kunder.

Private benytter oftest taxikørsel ved særlige lejligheder fx til og fra lufthavn/station og i forbindelse med fester m.v.

Den 1. januar 2024 trådte en ændring af taxiloven i kraft, som indebærer, at privatpersoner på en række småøer får mulighed for at køre andre personer mod betaling. Ordningen kan sættes i kraft, hvor der ikke er almindelig adgang til taxikørsel på den pågældende ø, og såfremt kommunen ønsker det.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Taxikørsel er underlagt et landsdækkende prisloft. De konkrete takster for taxikørsel skal fremgå af taxivirksomhedens hjemmeside. På biler, der anvendes til taxikørsel, skal prisen for en tur på 10 kilometer fremgå uden på bilen.

Økonomi

Taxikørsel er væsentlig dyrere end at køre med kollektiv transport, og benyttes derfor ofte såfremt et firma betaler for kørslen eller ved særlige lejligheder, hvor kørslen skal foregå på et bestemt tidspunkt eller fordi der ikke er mulighed for andre transportformer.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Kommunerne kan via kontrakt betale et kørselskontor for at stille et taxiberedskab til rådighed i et geografisk område.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Ingen offentlige anlægs-/materieludgifter

Ingen offentlige driftsudgifter

Udvidelser har kort implementeringshorisont

Geografi

Taxikørsel er relevant i hele landet. I tyndtbefolkede områder kan der opleves problemer med tilgængelighed af taxier.

FAKTAARK: Samkørsel

Beskrivelse af løsningen

Samkørsel i privat bil adskiller sig fra taxi- og buskørsel, ved at både chauffør og passager har et transportbehov, som bliver dækket af turen.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Løsningen findes i både Danmark og i udlandet, og samkørsel er defineret i taxiloven.

I Danmark har Nordjyllands Trafikselskab, Region Sjælland og samkørselstjenesten NaboGo gennemført et pilotprojekt, hvor samkørsel indgår i den samlede rejse med kollektiv transport og kan betales med Rejsekort.

I udlandet har bl.a. Frankrig erfaringer med samkørsel, hvor arbejdsgivere kan give tilskud til samkørsel på op til 400 euro skattefrit om året.¹



Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Løsningen er velegnet til både pendlere på strækninger med kødannelse i myldretiden, som hovedstadsområdet og de store byer og til borgere uden kørekort/bil.

Ved at benytte samkørsel kan trængslen fx i de større byer afhjælpes, hvis flere kører sammen og antallet af biler med kun én chauffør reduceres.

Løsningen er også velegnet i landdistrikter og småbyer, hvor der ikke er høj kollektiv transportdækning, herunder for rejsende uden adgang til bil.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Det er udbyder, der fastsætter taksten. I henhold til lovgivningen i Danmark må taksten for chaufføren og passageren tilsammen dog ikke overstige omkostningerne ved turen.

Økonomi

Der er ingen offentlige drifts- eller anlægsudgifter, hvis løsningen fungerer i privat regi.

Ordningen kan drives på markedsvilkår, hvor private bilejere eller samkørselstjenester tilbyder samkørsel.

Hvis en offentlig transportudbyder involveres i koordination og fremme af samkørsel, kan det blive forbundet med offentlige omkostninger.

Samkørsel anses ikke som erhvervsmæssig transport, da der alene betales for omkostninger, der er direkte forbundet med kørsel. Overstiger passagerens betaling for kørslen omkostningerne til dækning af udgifter som brændstof mm., anses samkørsel som erhvervsmæssig persontransport og kræver tilladelse i henhold til taxiloven.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Ordningen kan udbredes til andre områder, så længe der er et behov for ordningen, og der er biler som stilles til rådighed for samkørsel.

Skal samkørsel understøttes af offentlige initiativer, eksempelvis finansieres med tilskud fra trafikelskaber, forudsætter det lovændring.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Ingen offentlige anlægs-/materieludgifter

Ingen offentlige driftsudgifter

Kort implementeringshorisont – dog vil det kræve lovændring, hvis ordningen skal drives med de regionale trafikelskaber.

Geografi

Til og fra store byer, men også landdistrikter og småbyer.

¹ Notat-om-samkørsel_FIN.pdf (movingpeople-greater-cph.dk).

FAKTAARK: Elektriske individuelle mobilitetsformer

Beskrivelse af løsningen

Fordelen ved brug af elektriske individuelle mobilitetsformer, som el-løbehjul, elcykler og el-kabinekøretøjer er blandt andet, at de tilbyder fleksibel, miljøvenlig og pladsbesparende mobilitet set i forhold til bilen, og at de kan fungere godt i kombination med kollektiv transport.

Der er stor forskel i mobilitetsformernes rækkevidde. Et el-løbehjul har en rækkevidde på ca. 15-30 km, hvor et el-kabinekøretøj har en rækkevidde på 60-200 km.

Der er ligeledes stor forskel på, hvor hurtigt køretøjerne må køre. Elcykel og kabinekøretøj må højst køre 45 km/t, mens et el-løbehjul højst må køre 20 km/t.

Elcykel og kabinekøretøj er markant billigere end en bil, og brugerne kan transportere sig, når de vil og derhen de vil. Rejser med kabinekøretøj og elcykler kan potentielt være rejser, som ellers ville havde været med kollektiv transport.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Både i Danmark og udlandet bruges elektriske individuelle mobilitetsformer.



Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Elcykler og -kabinekøretøjer udvider rækkevidden og muligheden for, hvor langt det er muligt at cykle/køre.

Elektriske individuelle mobilitetsformer er bredt repræsenteret på tværs af landet.

Der er en overrepræsentation blandt kvinder og ældre, der transporterer sig med elcykel.

I de mindre byer og landdistrikter er det de ældre, der benytter kabinekøretøjer.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Finansieres af brugeren.

Økonomi

Der er ingen umiddelbare offentlige udgifter.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Eventuelle investeringer i ladestationer kan løbende foretages af private udbydere.

En investering i elektriske mobilitetsformer kan fungere som tilbringermiddel til kollektiv transport, men kan også bruges af brugerne til at transportere sig hele vejen.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Ingen offentlige anlægs-/materieludgifter

Ingen offentlige driftsudgifter

Kort implementeringshorisont

Geografi

Hele landet.

FAKTAARK: Cykel

Beskrivelse af løsningen

Cyklen² er et populært transportmiddel i Danmark. Cirka halvdelen af danskerne cykler minimum en gang om ugen.

Cyklen bruges både som transportmiddel til arbejde, skole, fritidsaktiviteter og indkøb.

Cyklen bruges også som tilbringermiddel til bus og/eller tog.

Hvor udbredt er løsningen i dag?

Cyklen har været et benyttet transportmiddel i Danmark og udlandet i mange år, og der er i dag et udbredt cykelstinet i Danmark, navnlig i de større byer. Danmark er et af de lande, hvor der cycles mest.



Hvor er løsningen særligt velegnet, herunder overvejelser om geografi/kundegrupper?

Cyklen kan benyttes af mange befolkningsgrupper i hele landet.

Hvordan fastsættes taksten for brugeren?

Finansieres af brugeren.

Økonomi

Der er ingen umiddelbare offentlige udgifter forbundet med cykling. Dog kan det være nødvendigt at investere i nye cykelstier, forbedrede cykelstier samt cykelparkering langs stationerne, hvis man vil fremme cykling yderligere, ligesom vedligehold af cykelstier er vejmyndighedens ansvar.

Skalerbarhed og implementeringshorisont

Cykelinfrastruktur kan løbende udbygges. Der er dog udgifter forbundet med anlæg og vedligehold af infrastrukturen.

I områder med mangelfuld cykelinfrastruktur, kan nye anlæg fremme cykling.

Cykling kan have samfundsøkonomisk gevinst, da det forbedrer borgernes sundhed.

En samlet vurdering

Høj mobilitetseffekt

Lave anlægs-/materieludgifter (infrastruktur)

Lave driftsudgifter (vedligehold af infrastruktur)

Ny cykelinfrastruktur kan tage tid at anlægge.

Geografi

Hele landet.

² Dette faktaark vedrører ikke elcykel.



Opsamling på workshop og dialogmøde



Workshop for brugerne af den kollektive transport den 26. september 2023 - uddrag

Inddragelse af interessenter, organisationer og brugere er et væsentligt element i udvalgets arbejde, hvor workshoppen den 26. september 2023 var første element i denne dialog.

Formålet med dagen var at blive oplyst og inspireret af udenlandske oplægsholdere samt at inddrage organisationer og interessenter, der repræsenterer brugerne af den kollektive transport, i ekspertudvalgets arbejde. Af deltagerlisten ses de fremmødte til workshoppen.

Nedenfor er budskaber og opmærksomhedspunkter fra rundbordsdebatterne samt plenumopsamlingen fra workshoppen tematiseret. Beskrivelserne af hovedpointer mv. er baseret på udsagn fra konkrete deltagere, og er således ikke udtryk for alle deltagernes holdning eller vurdering, ligesom de heller ikke er udtryk for udvalgets.

Hovedpointer

Forskellige hensyn at tage til borgernes mobilitet

Det påpeges, at det er nødvendigt at forstå mobilitet i Danmark i en bredere forstand og være opmærksom på, at borgere ikke nødvendigvis har de samme behov i de store byer, som ude på landet.

Det anførtes, at borgere i landdistrikter er særligt følsomme over for ændringer i fx busdriften. Flere steder er skolebussen eller den regionale busrute til en større by et vigtigt element i forhold til den oplevede tilgængelighed og overvejelser om, hvor borgere vil bosætte sig.

Det nævnes også, at der bør være fokus på de borgere, som ikke har andre muligheder end kollektiv transport, eksempelvis fordi de ikke kan få kørekort. I den forbindelse påpeges forskelle i prisniveauer på den traditionelle kollektive transport og flextrafik. Dertil skal de borgere, der synes, at det er svært at tage den kollektiv transport fx borgere med psykiske handicap eller lidelser, også huskes.

Fokus på et velfungerende grundprodukt

Det anføres, at den kollektive transport for at være attraktiv skal være punktlig, gennemskuelig og til en overkommelig pris.

Mobiliteten kan betragtes i tre dele: Et grundsystem leveret af trafikselskaberne med mere traditionelle mobilitetsløsninger, frivillige og alternative mobilitetsløsninger samt de mere specialiserede former for kørsel, fx for borgere med handicap.

Events, såsom koncerter eller sportsbegivenheder, kan anvendes som muligheder for afprøvning og branding til nye kunder af den kollektive transport.

Det nævnes, at personer, som er visiteret til befordring, kan tilbydes at anvende den åbne almindelige kollektive transport gratis.



Hovedlinjer for bus på tværs af kommunegrænser

Det foreslås af flere deltagere at samle kræfterne i et hovednet af busruter alt efter, hvor passagertal er størst.

For hovedlinjerne bør et fokus også være på tilgængelighed til hospitaler med kollektiv transport - også på tværs af kommunegrænser. Her kan hospitalsbefordring også bringes i spil på alternative måder som mobilitetsløsninger.

Samkørsel som en del af den kollektive transport

Samkørsel nævnes som en mulig del af den kollektive transport. Nogen finder, at samkørsel lige nu er et tabu, så et fokus bør være at gøre det mere socialt acceptabelt. Dertil er det en udfordring, at hvis brugerne samles op ved busstoppestedet, så "tages" passagererne fra busserne.

Det nævnes, at det kan være utrygt for passageren, hvis det er en ny chauffør fra gang til gang. Hertil påpeges, at det kan måske afbødes ved, at det er organiseret samkørsel.

Knudepunkter og park-and-ride

Knudepunkter kan anvendes til at gøre det lettere at bruge ventetiden i den kollektive transport på en god måde. Det kan gøres ved at placere knudepunkterne et godt sted, fx tæt på bymiljø, så knudepunktet også bliver et naturligt mødested.

I etableringen og placeringen af knudepunkter bør det overvejes, hvordan disse gøres attraktive for alle aldersgrupper, og særligt de unge, hvor det kan overvejes, om knudepunkter kan placeres tæt på indkøbsmuligheder eller caféer. Hertil påpeges, at et skift mellem to transportformer kan opleves utrygt eller uoverskueligt for elever i grundskolen. Skift gør generelt noget ved rejsetiden, da fx ventetiden "koster", og det kan for nogle brugere opleves som en barriere.

Det foreslås, at kommuner kan ansøge om finansiering på tværs af kommunegrænser til finansiering af park-and-ride-anlæg.

Fleksible og borgerdrevne transportløsninger

Fleksible, borgerdrevne transportløsninger kan understøttes af en mobilitetsforening i et lokalområde, men der er brug for en "gulerod" for et lokalt engagement. Løsningerne er ofte drevet af ildsjæle, hvilket kan give udfordringer, fordi løsningerne bliver afhængige af enkeltpersoner.

Det kan være dyrt for kommuner at drifte fx frivilligbusser, og det finansieres ofte fra den ordinære kollektiv transport.

Der er et opmærksomhedspunkt i forhold til, at nogle borgere har særlig "sikkerhedsbehov", eksempelvis borgere med handicap.

Det nævnes, at flextrafik ofte er et backuptilbud til de borgerdrevne mobilitetstilbud. En deltager nævner, at flextrafik i sin nuværende form er ikke en langsigtet løsning til den daglige



mobilitet, men at delebiler og samkørsel kan være mulige alternativer i fremtiden. Der er dog nogle lovgivningsmæssige begrænsninger i dag.

Simpelt og trygt

Tryghed er et vigtigt element i den kollektive transport og kan være en barriere i forhold til at få passagerer til at vælge alternative mobilitetsløsninger.

Trygheden kan eksempelvis styrkes ved, at brugeren ofte oplever at se samme chauffør. Trygheden kan også bestå i at kunne følges flere personer på en rejse, fx for børn og unge med venner eller med søskende. Hertil nævnes, at første gang man prøver en ny transportform (eller kollektiv transport i det hele taget) kan det være tryghedsskabende at følges med en bekendt, der har prøvet det før.

Tryghed på stationer nævnes som en vigtig del af grundproduktet, hvor det forventes, at brugere skal være trygge, når de går til/fra stationen, eller er på stationen.

Ensomhed og livskvalitet

Det nævnes, at ensomhed har en sammenhæng med den kollektive transport: At indgå i fællesskaber kræver mobilitet, og mobilitet spiller dermed en vigtig rolle for mentalt helbred og livskvalitet.

Bussernes oplevede service

En deltager bemærker, at forsinkelser i busserne giver en dårlig oplevelse, hvis man fx kommer for sent til undervisning. Overfyldte busser kan også opleves som utrygge for grundskoleelever, der fx rejser med regionale busser på samme tid som mange gymnasieelever.

Generelt nævnes det, at bussen er et socialt, offentligt rum, og et "forpligtende fællesskab" for eleverne, der skal i skole. Det er her de starter med at mødes med vennerne.

Betjeningsniveau på busser i ydertimerne er et tema for de studerende, der kan opleve, at sidste bus fra campus går kl. 17 fredag eftermiddag, og at de derfor må tage tidligere hjem, hvor de faktisk gerne ville blive siddende længere og være sociale med studiekammeraterne. Det bliver også nævnt, at nogle studerende har behov for betjening mellem forskellige campusser på forskellige fysiske lokationer.

En deltager nævner, at det er vigtigt at tænke busruterne sammen med færgerne.

Et forslag til busserne er, at der er *wifi* og stillezoner.

Information, digitalisering og AI

Det kan opleves svært at finde information om rejser samt købe billetter. Der mangler ofte information om, hvordan passageren kommer videre, hvis der er nedbrud på rejsen. Dette



kan også gøre, at transportsystemet opleves utrygt at bruge i forhold til om passageren kommer frem til sin destination og hvornår.

Digitale produkter kan være en udfordring for de ældre borgere. Der kan laves en brugerundersøgelse for at afdække, hvilken rolle AI kan spille i fremtiden, og hvilke befolkningsgrupper der vil være udfordrede af en udrulning heraf.

De unges mobilitetsvaner

Det nævnes af flere deltagere, at børn og unge er en vigtig passagergruppe i den kollektive transport, da det handler om en adfærdspåvirkning af den næste generation.

Det foreslås at gøre det mere attraktivt at tage kollektiv transport gennem incitamenten – det nævnes fx som en udfordring for den kollektive transport, at mange unge mennesker tager kørekort og anvender bil tidligt.

For mindre børn kan der arrangeres events med henblik på at promovere kollektiv transport fx en form for kørekort til den kollektive transport – tilsvarende til cykelkørekortet. Eller ”skattejagter” i byens kollektive transportnetværk for at understøtte kendskabet til løsningerne.

Gentænkning af ungdomskortet

Ungdomskortet nævnes af flere deltagere som en måde at sikre, at det er billigere for de unge at rejse med kollektiv transport. Det kan overvejes at lade ungdomskortet give adgang til andre mobilitetsformer end traditionel kollektiv transport.

Et opmærksomhedspunkt i den forbindelse er, at priserne ikke skal opleves som for dyre.

Det nævnes, at det er en stor fordel, at ungdomskortet dækker så store områder, og ikke bare punkt-til-punkt.

Et forslag er at undersøge muligheden for en anden prissætning eller en rabatordning for unge på erhvervsuddannelser.

Medfinansiering af nye projekter med virksomheder og medarbejdertransport

Nogle deltagere foreslår at bruge virksomhederne i udviklingen af den kollektive transport. Dels er der eksempler på, at virksomheder medfinansierer dele af busruter, som deres ansatte kan bruge. Dels er der ønsker fra virksomhederne om at få mere effektiv transport til deres ansatte også i forhold til rekruttering. I den sammenhæng bør der skabes incitamenten for virksomhederne til etablering af grønne mobilitetsplaner, eksempelvis via finansielle tilskud.

Det nævnes, at de små og mellemstore virksomheder ofte ikke har ressourcer til at udarbejde mobilitetsplaner mv. for deres medarbejdere, men de har behov for at kunne bruge eksisterende redskaber. En idé er, at trafikskabet kan hjælpe virksomhederne med at udvikle mobilitetsplaner.



Lovgivning og afprøvning af nye tiltag

Det nævnes, at det skal undersøges og overvejes, hvilke lovgivningsmæssige rammer der er for udvikling i den kollektive transport, herunder eventuelt undersøge mulighederne for anden organisering i trafikskaberne.

Den kollektive transport bør gentænkes med henblik på at sikre, at den er i øjenhøjde med brugerne. Det foreslås, at der gennemføres flere forsøg i den kollektive transport, såsom med frikommune-projektet.

Tidsperspektivet for mobilitetsløsningerne nævnes, herunder at borgerne skal kunne regne med, at den kollektive transport er tilstede uden større ændringer i lang tid, så der fx er sikkerhed for den afgang borgeren skal bruge.

Alternative billetudbydere

En deltager foreslår mulighed for tredjepartssalg af billetter til den kollektive transport gennem foreningsejede virksomheder.

Mobilitetspension

Det foreslås, at borgere i løbet livet kan afsætte penge til brug i den kollektive transport, for således at give incitament til at benytte den kollektive transport senere i livet.

Dialog med interessenter i den kollektive transport den 24. januar 2024 – ud- drag

Inddragelse af interessenter, organisationer og brugere er et væsentligt element i udvalgets arbejde, hvor dialogmødet var første fælles møde med interessenter fra den kollektive transport.

Formålet med dagen var vidensdeling og dialog mellem interessenter fra transportsektoren og ekspertudvalget, og i den forbindelse at udveksle idéer om mulige mobilitetsløsninger.

Nedenfor er budskaber og opmærksomhedspunkter fra drøftelserne tematiseret. Beskrivelserne af hovedpointer mv. er baseret på udsagn fra konkrete deltagere, og er således ikke udtryk for alle deltagernes holdning eller vurdering, ligesom de heller ikke er udtryk for udvalgets.

Hovedpointer

Frivilligbusser (borgerdrevne transportløsninger)

Flere af deltagerne anførte en skrøbelighed ved, at frivillige løsninger drives af ildsjæle, hvor det risikeres at mobilitetsløsningen mister værdien, hvis personerne forsvinder.

En forslag var, at det skal struktureres på en anden måde end i dag. Her blev der fremhævet den engelske model, hvor der er en paraplyorganisation, som blandt andet kan hjælpe med at søge fondsmidler.



Barrierer/udfordringer, der blev nævnt i relation til frivilligbusser:

- Frivillighed kontra offentlig drevet mobilitet. En generel debat gik på om nye mobilitetsløsninger bør bygge på frivillighed, og i hvilket omfang det offentlige står for en forsyningssikkerhed.
- Forsyningssikkerhed: Behov for et andet relevant mobilitetstilbud de dage, hvor frivilligbussen ikke kører eller kører med andre.
- Det teknologiske set-up: En opfattelse fra en af deltagerne var, at mange af de ældre brugere vil være teknologisk udfordret.
- Mere praktiske problemstillinger: Fx bussens ejerskab, vedligehold, forsikring mv.

Hubs og opkoblinger til hovednettet

Der var en bred opfattelse af, at knudepunkter vil få en større strategisk betydning – både de fysiske og digitale. Det bør handle om, at transport skal være så friktionsløst som muligt, herunder reduceret ventetid, god cykelparkering, nemt at få billet mv.

En forslag var, at knudepunktet - og arealet herfor - bør indtænkes i ansvarsfordelingen af transportløsninger sammen med et økonomiperspektiv. Det blev fremført, at der i dag er for mange myndigheder om opgaven med komplekse snitflader.

Det blev nævnt af flere af deltagerne, at det handler om at sikre store volumener i hovednettet og at få flere passagerer til hovedlinjerne. Dermed kan der køres, hvor der er flest passagerer og andre transportløsninger kan dække områderne væk fra hovedlinjerne.

Der blev nævnt flere transportløsninger, som en del af hovednettet, herunder udnytte de eksisterende skinner så meget som muligt, og anvende BRT, hvor det er muligt og rentabelt. Der blev rejst et fokus på ikke at udvande regionalbussens koncept med få stop og en hurtig rute, hvis flere mindre byer skal serviceres.

Det var et fokus fra deltagerne, hvordan der sikres adgangen til hovednettet for borgerne. Gode first-/last-mile-løsninger bliver essentielle, såsom delecyster og -elløbehjul.

Barrierer/udfordringer, der blev nævnt i forhold til hubs og hovednet, er:

- ”Prisen” på et skift i den kollektive transport: Det kan koste både på tiden for rejsen, fysiske og mentale ressourcer for den rejsende, derfor vil det være godt at vide.
- Strukturen for organisering af knudepunkter: Ejerskab, transportskift, vedligehold, finansiering mv.
- Businesscasen er dårlig for delecyster og -elløbehjul i byer fra ca. 10.000 indbyggere og ud i mindre byer og landdistrikter. Der kan være behov for et tilskud at drive fx delecyster og -elløbehjul uden for de store byer.
- Hjælmpåbuddet for elløbehjul.



Udbredelse af delecycler

Det blev nævnt, at delecycler kan bidrage til at udvide aktionsradiussen til hovednettet særligt i større byer fx over 10.000 indbyggere. Elcyklens potentiale blev også fremhævet til at udvide oplandet til hovednettet.

At tage cykler med i den kollektive transport, fx cykler med i bussen, blev af nogle deltagere set som en succes, der kunne bygges videre på.

Der blev nævnt, at delecycler kan stilles til rådighed for fx pendlere ved stationer og stoppesteder. Uforudsigeligheden for brugeren kan give bekymring. Dette kunne muligvis imødekomes ved substitution til cyklerne for at skabe et tilstrækkeligt udbud.

Generelt blev der talt om forskellige løsninger i relation til kombinationen af kollektiv transport og mikromobilitet (herunder delecycler) med fokus på gode rammer for partnerskaber mellem virksomheder, udbydere af mikromobilitet og trafikkselskaber. I den sammenhæng blev der stillet spørgsmål til om MaaS er vejen frem i forhold til at integrere kollektiv transport og mikromobilitet, eller om det nærmere er gennem produktsamarbejder.

Barrierer/udfordringer, der blev nævnt i forhold til delecycler, er:

- De økonomiske forudsætninger for delecycler på markedsvilkår, som en first-/last-mile-løsning udenfor de største byer: Der vil være et behov for offentligt tilskud og styring.
- Cykelparkering ved stoppesteder og stationer bør blive bedre.
- Skattereglerne for virksomhedscykler er begrænsende.
- Integration af mikromobilitet i en national MaaS-app.

Ændrede regler for samkørsel – udbredelse af privat samkørsel og samkørsel som en del af den kollektive transport

Der var en forståelse af, at samkørsel har et uforløst potentiale i Danmark som både kan have et perspektiv i forhold til klima, trængsel og økonomi. Særligt gymnasier og virksomheder blev fremhævet som destinationer med store potentialer for flere ture.

Det blev nævnt, at udbredelse af samkørsel vil handle om organisering og økonomisk incitament, hvor det gøres nemt for privatpersoner at stille deres bil til rådighed.

Delemobilitet blev fremhævet som vigtig at se som en integreret del af kollektiv transport. Det vil kunne understøtte den kollektive transport, men et dilemma vil være om delemobilitet kan drives uden for de større byer uden, at det er på bekostning af kollektiv transport.

Der blev på tværs af drøftelserne diskuteret forsyningssikkerhed ved de fleksible mobilitetsløsninger, herunder samkørsel. Samspillet mellem den rutebundne kollektive transport, flextrafik og samkørsel blev fremhævet som en løsning til at give forsyningssikkerhed overalt.



En dansk case, der blev fremhævet af en deltager, var strækningen Billund-Vejle, hvor samkørsel blev afprøvet til at køre som et parallelt projekt med at busrute 43 kørte med halvtimes drift. Deltageren fortalte, at projektet viste, at passagertallet i bussen er vokset med 8 pct., fordi der var en synergieffekt.

Sikkerhed og utryghed var også et tema. Det blev anført, at der skal være fokus på sikkerhed i samkørsel, specielt for børn. Det blev drøftet om verificering med MitID og et rating-system fx både af chauffør og passager kunne indføres for at give tryk/sikkerhed.

Barrierer/udfordringer, der blev nævnt i forhold til samkørsel, er:

- Manglende, offentligt data på udbud, efterspørgsel mv. af samkørsel.
- Økonomien i samkørsel, som en integreret del af kollektiv transport, er ukendt – og i den forlængelse, hvad det økonomiske incitament bør være for borgerne.
- Manglende afklaring i forhold til forsikringsproblematikker og andre juridiske forhold.
- Hvordan der kan sikres samkørsel til marginaliserede og ikke-digitale borgere.
- Hvis samkørsel udbydes af det offentlige, hvad skal kravene være til private for, at de må udbyde ture, og i den forbindelse skal det overvejes, hvordan den samkørsel, der allerede sker i dag, håndteres.
- Den nuværende Rejseplan ekskluderer samkørsel fra søgninger, selvom en turen kunne være det hurtigste transportmulighed.
- Hvis en passager har fået en dårlig rating af en chauffør, eller på anden måde ikke ønskes, er der behov for et alternativt tilbud.

Fleksibel offentlig transport (FLOT) og øvrige DRT-løsninger

FLOT blev drøftet som et interessant koncept for buskørsel. Der vil være behov for et stærkt digitalt set-up, for at det kan fuldt integreres.

Det blev nævnt, at den behovsstyret transport bør ses som en sammenhæng mellem kommunale løsninger såsom visiteret kørsel og trafikskabsløsningerne, der er åbne servicetrafik.

Mange af forslagene, der blev nævnt, var flextrafik i kombination med fx samkørsel, hvor det kunne være med til at sikre forsyningssikkerheden.

Der blev ligeledes nævnt flextrafik kombineret med taxi, hvor der kunne ses på nye måder at organisere flexsystemet.

Barrierer/udfordringer, der blev nævnt i forhold til FLOT og DRT, er:

- Lavt kendskab til de nuværende flex-ordninger eller at de opleves ufleksible, da de skal bestilles to timer forinden.
- Ikke-digitale borgere og tilbud til dem, hvis konceptet bliver digitalt udbudt.
- Udgifterne og omkostningerne ved den nuværende flextrafik er høje, hvis det er til daglig transport blandt andet fordi det kræver vognmand og chauffør. Bliver der i



stedet kørt mange DRT-løsninger vil det måske blive dyrere end én stor bus alligevel.

Ændring af taxiloven – med fokus på landdistrikter

En deltager anførte, at det ikke er ved alle stationer i Danmark, hvor man kan få en taxi om aftenen. Det ledte til en drøftelse af, hvilke løsninger skal erstatte den manglende taxi-betjening uden for de store byer. Et forslag var en ”borger-taxi”, taxikørsel af private, der ikke vurderedes teknologisk svært at indføre.

Et forslag var at lade privat taxikørsel i landdistrikter køre til et knudepunkt for fx 50 kr. for en tur.

Barrierer/udfordringer, der blev nævnt i forhold til taxiloven, er:

- Incitament til at få borgere til at køre taxikørsel fx uden for det større byer.

Lovgivning generelt

Et samlet budskab fra deltagerne var, at det er nødvendigt at ændre love og regler for at få nye løsninger i spil. En udfordring, der blev nævnt, er en manglende fleksibilitet og mulighed for udvikling af nye koncepter som trafikelskab eller at tilbyde mere fleksibel rutekørsel inden for lov om trafikelskaber.

En samlet kollektiv mobilitetsplan

Flere af deltagerne efterspurgte en samlet kollektiv mobilitetsplan. Det var deres oplevelse, at der er et behov for en overordnet national plan, som kan gå på tværs af kommuner og regioner. Det vil blandt andet handle om at se på mobilitet i landdistrikter sammen med de øvrige mobilitetsstilbud.

En samlende mobilitetsaktør

Flere deltagere foreslog én samlende mobilitetsaktør, der kunne udbyde busser, frivilligbusser, samkørsel mv. Dermed kunne organiseringen forenkles, der kunne laves samlede udbud for flere mobilitetsløsninger lokalt. Et forslag var at lave pilotforsøg med nye udbudsformer ved at udbyde ”mobilitet” fremfor transportformer. Mobilitetsaktøren vil skulle koordinere og integrere de mobilitetsløsninger, som findes.

Bedre information

Flere deltagere fremhævede behovet for bedre information på rejsen – både information af højere kvalitet, men også gennem en mere samlede løsning, hvor det i dag er på mange forskellige apps. Der blev også nævnt, at det kan være dyrt for tredje-parter at komme på Rejseplanen og blive vist på lige vilkår.

Økonomi

De økonomiske rammer for den kollektiv transport var et emne, som blev løftet af flere af deltagerne. Her blev det blandt andet nævnt at der bør ses på hvad der offentlige midler bruges på, og om rammerne for, hvad midlerne bruges på kunne udvides således, at fx kommunerne kunne bestille trafikelskaberne til at betale for samkørsel, hvis det faktisk var billigere end bus eller flextrafik.



Det blev nævnt, at der sjældent er gode samfundsøkonomiske resultater for kollektive transportprojekter. Det vil være relevant at se på driftsøkonomien og økonomien for den enkelte borger. I den forbindelse blev der stillet spørgsmålstegn ved om der vil være nogle økonomiske fordele at hente ved standardisering på tværs af de fem trafikskaber.

Et tema for nogle af deltagerne var den nuværende udbudsstruktur, hvor der for tog er en 10-årig horisont, men al anden lokal kollektive transport har en 1-årig horisont, hvilket giver udvikling og investering i forskellige tempi.

Pendlertransport

Et fokusområde, der blev nævnt af flere deltagere, var pendlerrejser, som også er relevante for borgere bosiddende i landdistrikter. Det blev fremhævet, at for mange virksomheder er det afgørende at gøre det nemt for medarbejdere at komme til og fra arbejde. Det kan blandt andet dreje sig om busser til erhvervsområder, som nogle steder kun har få afgang. En deltager fortalte om erfaringer fra Hillerød og Helsingør, hvor lokale virksomheder medfinansierede busafgange.



Notitser om mobilitetsidéer



Første opsamling på input til mobilitets-idéer

I dette papir præsenteres de idéer, der er indsendt til idépostkassen på Transportministeriets hjemmeside mellem den 4. maj og 18. august 2023, samt idéer som sekretariatet har modtaget ad andre veje, eksempelvis idéer sendt til ministeriets hovedmail. I denne periode har idépostkassen i alt modtaget 35 henvendelser. I nogle af henvendelserne omtales flere forskellige idéer og samme henvendelse kan derfor handle om alt fra førerløse busser til samkørsel. Der er i de fleste henvendelser givet udtryk for, at idéerne gerne uddybes.

Idéer indsendt fra civilsamfundet (borgere) er i den første del af notitsen grupperet i forhold til tematikker for idéerne, da der er flere gengangere. I sidste afsnit af notitsen præsenteres idéer indsendt af organisationer og interessenter.

Samkørsel

Der er modtaget syv henvendelser vedrørende samkørsel. Det foreslås, at samkørsel fremmes og promoveres gennem kampagner, således at kendskabet til private aktører såsom ”GoMore” udbredes. I én henvendelse foreslås, at incitamentet til samkørsel fremmes via et årligt fradrag. Der omtales i en anden henvendelse en ny konkret ”Drive together” app til samkørsel, hvor billister kan registrere deres kommende ture, hvorefter interesserede brugere kan indmelde sig på turen og køre med.

Endelig foreslås det at etablere en form for ”offentlig samkørsel” ved at lave en brugervenlig app, der kan give passagerer opdaterede oplysninger om bussens nøjagtige ankomsttid samt give klare rutevejledninger. Det foreslås, at trafikskaberne således kan optimere ruter og stoppesteder i realtid baseret på kendskab til passagerens destinationer og rejsemønstre. Stoppesteder og køreplaner vil på den måde være dynamiske, ligesom køretøjernes størrelse vil tilpasses den konkrete efterspørgsel.

Busser (mindre busser og fjernbus)

Der er modtaget fem henvendelser om mindre busser. Idéen er, at disse mindre busser skal erstatte nogle af de nuværende busser for at undgå nedlæggelse af busruter og tomme busser på vejene. De store busser kan i stedet anvendes som ”reservebusser”. Der foreslås herudover små shuttle busser i byområder til erstatning af bybusser, der kører uden passagerer. Der omtales også forslag om at gøre disse gratis.

Én henvendelse omtaler integration af skolebusser med den øvrige busdrift, altså mulighed for at voksne også kan køre med.

Én henvendelse omtaler muligheden for, at fjernbusselskaber kan standse med kortere afstande end de 75 km, som i dag er tilfældet at en rejselængde skal være, eller muligvis helt frigive kilometer antal, men fastholde krav om antal daglige afgang.

Endeligt foreslås det i en henvendelse, at der gives førsteprioritet til busser, herunder ved, at trafiklyset prioriterer bussen, og at der anlægges flere dedikerede busbaner.



Gratis kollektiv transport

I to henvendelser foreslås det, at den kollektive transport gøres gratis. Der lægges i henvendelserne vægt på de positive effekter herved, blandt andet mindre slid på vejene og mindre CO₂-udledning. Derudover foreslås det i to henvendelser, at det gøres gratis at medtage cyklen i S-tog og regionale tog.

Tog, jernbanenet og hastigheder på skinnebåren trafik

I tre henvendelser foreslås det, at både regionaltog og S-tog bør køre med højere hastighed samt højere frekvens. Konkret foreslås det, at alle tog kører i halv-times drift. Der foreslås i en anden henvendelse også, at al skinnebåren trafik i Danmark bør køre i døgndrift. I en henvendelse foreslås, at normen for togenes hastighed sættes op til 320 km/t.

Derudover foreslås etablering af letbane som jernbanesystem i yderområder i Danmark. Her bruges Grenaabanen som eksempel. Der er også foreslået konkrete tiltag til etablering af baner forskellige steder i Danmark, ligesom det er foreslået, at eksisterende tog bør have færre stop undervejs for at sikre hurtigere rejsetid.

Blandt andet foreslås etablering af regionalbane mellem Hellerup og Hillerød. Ligesom der er foreslået konkrete strækninger for højhastighedstog i Sønderjylland. Blandt andet at højhastighedsbanen mellem Lunderskov og Tinglev burde have en parallel bane mod øst, der går ind over Haderslev by, der i dag ikke har en togstation.

I én henvendelse foreslås det at anlægge en jernbane henover Fyn, der følger motorvejen, og herudover anlægge nye stationer, hvor den nye bane krydser den gamle.

Én henvendelse omtaler ændring af navne på blandt andet metrostationer. Herudover foreslås det, at metrolinje M1 omlægges, så den kører fra Kongens Nytorv til Herlev, og man derved kan skifte til Frederikssundbanen og Hovedstadens Letbane. I samme henvendelse foreslås at videreføre metrolinje M2 fra Vanløse til Glostrup, således at det er muligt at skifte til Vestbanen og Hovedstadens Letbane.

Endelig er der modtaget én henvendelse om det danskudviklede transportsystem *Rapid Urban Flexible (RUF)*, hvor elektriske biler og busser både kan køre på almindelige veje og "ride" på en trekantet monorail (jernbane med blot én jernbaneskinne).

Førerløs transport

Der er modtaget to henvendelser i denne kategori. Den ene foreslår førerløse busser i yderområderne for på den måde at undgå nedlægning af busruter. Herudover foreslås førerløse S-tog.

Cykler, cykelsikkerhed og kombinationsrejser med kollektiv transport

Der er modtaget fem henvendelser vedrørende cykler i den kollektive transport. Der foreslås endvidere en lov om brug af cykelhjelme for at fremme sikkerhed og spare samfundet for udgifter til hospitalsindlæggelser. Der foreslås i en anden henvendelse "cykelstationsnærhed" til kollektive transportmuligheder kombineret med gratis cykelmedtagning.



Én henvendelse vedrører forsøg med at placere cykler foran på regionale busser og fjernbusser, hvilket eksempelvis allerede findes i USA.

Billetsystemer og Rejsekort

I fire henvendelser lægges der vægt på en forenkling af billetsystemet, altså ensretning af regler og få billettyper. I den forbindelse foreslås det at droppe personlige periodekort. Herudover foreslås det, at Rejsekort på mobilen bør udbredes til hele landet. Én henvendelse omtaler, at Rejsekortet bør erstattes af betalingskort.

Det foreslås også, at det gøres muligt for ens arbejde at betale for periodekort til bus/tog før skat, uden at man mister sit befordringsfradrag. Der er i én henvendelse foreslået at give rabatpoint for passagerer, der er villige til at gå eller cykle en vis afstand til og fra stoppesteder, samt sikre kortere afstand til stoppesteder som service for gangbesværede.

Det foreslås i en anden henvendelse, at sommerrejsepasset udvides, således at det gælder hele året. Her henvises til Tyskland som inspiration, hvor man for 50 euro kan rejse med regionale tog i hele Tyskland.

Koordinering, knudepunkter/hubs og ruteplanlægning

Flere henvendelser lægger vægt på, at afgang- og ankomsttider i den kollektive transport bør koordineres således, at skift fra en transportform til en anden gøres så let som muligt. I den forbindelse omtales der oprettelse af et nationalt center med ansvar for at binde den kollektive transport sammen. I én henvendelse nævnes en såkaldt taktkøreplan, der sikrer at alle transportformer er synkroniseret. I den forbindelse nævnes Schweiz, hvor en sådan køreplan er etableret.

Herudover foreslås der i to henvendelser såkaldte centrale ”hubs” eller knudepunkter med læskur og overdækket cykelparkering, som er synlig og sikker.

Herudover er der i en henvendelse foreslået sammenlægning af ruter fremfor nedlægning af ruter.

Endelig omtales der i én henvendelse muligheden for, at kommuner i landdistrikter får mulighed for selv at planlægge og omlægge busdækning og flextrafik således, at de er tilpasset de lokale behov.

Klima og transport

Der er modtaget en henvendelse fra Concito, der ønsker at gøre opmærksom på, at løsnin-
gerne bør pege i en klimamæssig retning.

Fra organisationer og interessenter

Mobilitetsforeningen og Landdistrikterne i Sønderborg (Sønderborg Kommune) omtaler fire projekter vedrørende samkørsel i landsbybusser: *Alternative, bæredygtige transportkoncepter* (2015 – 2017), *Kollektiv transport i landdistrikterne*; *Andelsforening 2.0* (2017 – 2019), *Kom hinanden vé – mobilitetsprojekt* (2020 - 2022) og *Kom hinanden vé – mobilitetsprojekt II* (2022 - 2023).



Projekterne har været støttet af blandt andet Sønderborg Kommune. Man har helt konkret etableret landsbybusser, der har fungeret som små delebusser. Der henvises til et inspirationskatalog for nye mobilitetstilbud i regionens mindre byer og landområder, som Region Syddanmark har udarbejdet.

Region Hovedstadens Udvalg for Trafik og Regional Udvikling har udarbejdet seks anbefalinger til en mere attraktiv kollektiv trafik. Der foreslås:

- Ét simpelt billetsystem
- Det gode knudepunkt
- Forbindelser på tværs
- Mere information
- Gode faciliteter
- Bussen har første prioritet

Region Hovedstadens Center for Regional Udvikling foreslår i en anden henvendelse ”tredjepartssalg af billetter til den kollektive transport”. Der foreslås, at foreningsejede virksomheder, såsom Nykredit eller COOP kan tilbyde rejser i den kollektive trafik via en bil-leasing eller via kunde-app til eksempelvis dagligvareindkøb, således at der opnås rabat ved at køre grønt.

Der henvises til et inspirationskatalog, som Region Hovedstaden har udarbejdet. Herudover henvises til ”Greater Manchester Authority” og ”Transport for Greater Manchester”, der driver blandt andet Metro-link; en letbane, der genererer overskud og muliggør reinvesteringer i udvidelser af letbanen og attraktive mobilitetshubs.

Danske Seniorer omtaler kendskab til seniorers ønsker og behov, til landdistrikter, input vedrørende digitalisering og løsninger for ikke-digitale borgere. I den forbindelse nævnes det, at der er fare for, at digitale løsninger vil udelukke nogle borgere.

Der lægges også vægt på, at seniorer har andre behov end yngre borgere, eksempelvis i forhold til transport uden for myldretiderne i dagtimerne. Herudover foreslås særlige hensyn i forhold til gangdistancer og fysisk indretning af stationer, buslæskure osv. Det omtales også, at flextrafik gerne ses at spille en større rolle i fremtidens planlægning af kollektiv transport.

Læsø Kommune nævner, at der bør overvejes tilpassede busløsninger til øerne, som er mere fleksible end de nuværende.

Frivillig Center Mors gør opmærksom på et projekt ”Projekt Jeg Til Os – Bevægelse i Fællesskab”, støttet af blandt andet Den A. P. Møllerske Støttefond og Morsø Kommune. I projektet arbejdes med nye transportløsninger til udfordringen med at bringe børn og unge til og fra fritidsaktiviteter på Mors. Formålet med projektet er herudover at styrke bosætningen, sikre foreningsliv og børn og unges sundhed og trivsel.

Holstebro Kommune har henvendt sig vedrørende et samarbejde mellem otte midt- og vestjyske kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik, hvor der er arbejdet med kollektiv trafikplanlægning i området under titlen Kollektiv Trafikplan Midt- og Vestjylland. Arbejdet



har været fulgt af en politisk følgegruppe med deltagelse af udvalgsformænd fra regionsrådet og kommunernes udvalg (typisk Teknik og Miljøudvalget).

Arbejdet har resulteret i følgende:

- Ændringer i regionale, mellemkommunale og lokale ruter og køreplaner: Indførelse af serviceniveau baseret på bystørrelse for de enkelte kommuner.
- En Mobilitetshåndbog og eksempelsamling med fokus på muligheder og tiltag i yderområder, der kan anvendes fremover af kommuner og Region Midtjylland i forbindelse med mobilitetsprojekter (Se bilag 4 og 5).
- Viden om unges valg af transport efter spørgeskemaundersøgelse blandt alle 14.000 unge på en ungdomsuddannelse, dybdeinterview og midlertidigt ungepanel i området. Dét resulterede i afprøvning af ny indretning i en række nye el-busser på regionale ruter pr. juni 2022.
- Harmonisering og forenkling af takster og regler i Flextrafikken for hele Midttrafik. Harmoniseringen er trådt i kraft pr. 26. juni 2023 og vil øge tilgængeligheden til Flextrafikken i området.

Anden opsamling på input til mobilitets-idéer

I dette papir præsenteres de idéer, der er indsendt til idépostkassen på Transportministeriets hjemmeside mellem den 18. august og 23. april 2024, samt idéer som sekretariatet har modtaget ad andre veje, eksempelvis idéer sendt til ministeriets hovedmail. I denne periode har idépostkassen i alt modtaget 23 henvendelser. I nogle af henvendelserne omtales flere forskellige idéer og samme henvendelse kan derfor handle om alt fra billetsystemer til el-busser. Der er i de fleste henvendelser givet udtryk for, at idéerne gerne uddybes.

Idéer indsendt fra civilsamfundet (borgere) er i den første del af notitsen grupperet i forhold til tematikker for idéerne, da der er flere gengangere. I sidste afsnit af notitsen præsenteres idéer indsendt af organisationer og interessenter.

Brugeroplevelsen af stationer og skiltning

Der er modtaget tre henvendelser i denne kategori. I én henvendelse ønskes der øget opmærksomhed på stationer, ventesale (og toiletter), der ofte udsættes for hærværk. Derudover ønskes fokus på, at de ikke altid er åbne for ventende passagerer, hvilket er særligt kritisk i vinterperioder.

I en anden henvendelse opfordres der til fokus på skærme med rejseinformation på stationer og perroner, og at disse bør repareres, hvis de ikke virker.

Endeligt ønskes der i én henvendelse fokus på to områder for så vidt angår de fysiske rammer, der møder ventende passagerer. For det første opfordres til ordentlig og tryghedsskabende belysning og udsmykning med ønske om at øge sikkerheden, forbedre komfort og orientering, fremme af tilgængelighed og for at skabe æstetisk appel til stationer i kollektiv transport. I samme henvendelse foreslås omgående graffiti fjernelse og graffiti forebyggende



tiltag, særligt for danske S-tog med henblik på at skabe følelse af tryghed, højere brugertilfredshed, forebygge kriminalitet, beskytte tog og ejendomme, samt skabe positiv signalværdi.

El-busser, mindre biler og/eller busser

Der er modtaget tre henvendelser i kategorien. I én henvendelse foreslås at mindre biler eller busser tages i brug som erstatning for store busser, i de tilfælde disse ikke er nødvendige grundet få passagerer.

Én henvendelse foreslår alternativt at tage mindre busser i brug som erstatning for store busser på de konkrete ruter eller tidspunkter, hvor passagerne er få.

I én henvendelse foreslås massive investeringer i el-busser, gerne med statsligt tilskud.

Organisering af kollektive transport

Der er modtaget fem henvendelser i kategorien. I flere af henvendelserne er der også forslag vedrørende priser i kollektiv transport. Disse forslag gennemgås i særskilt afsnit.

Ét forslag lyder i denne kategori på etablering af ét samlet trafikselskab for hovedstadens kollektive transport, med i alt tre formål 1) simplificeret brugeroplevelse, 2) effektiv ressourceudnyttelse, 3) bedre integration og koordinering.

I én henvendelse ønskes bedre koordinering af køreplaner mellem bus og tog således, at afgange er afstemt herimellem.

I en anden henvendelse foreslås en landsdækkende køreplan fra DSB som de andre "rejseselskaber" kan lave rejseplan efter, således at skift fra tog til anden transport er koordineret og afstemt i forhold til hinanden.

I én henvendelse er der overordnet fokus på dør-til-dør rejsetid som afgørende for passagerens oplevelse, hvilket giver anledning til forslag 1) kombination af bil og tog/bus, hvor gode parkeringsmuligheder skal være tilgængelige samt højere frekvens af afgange og forslag 2) længere buslinjer, der minimerer skift mellem busser og således forkorter rejsetid.

Endeligt foreslås i én henvendelse, at antallet af afgange øges generelt set i kombination med en reduktion i billetpriser. I samme henvendelse foreslås en udlicitering af togtrafikken til andre selskaber, og det nævnes, at man har gjort dette i Sverige.

Priser, takster og billettyper

Der er modtaget i alt ni henvendelser, der omtaler priserne i den kollektive transport.

I tre henvendelser foreslås det, at prisen på kollektiv transport gøres lav nok til, at det giver incitament til at anvende denne, ligesom det i to af disse henvendelser pointeres, at kollektiv transport alternativt bør gøres gratis, idet de miljømæssige konsekvenser heraf ville være store.



I én henvendelse foreslås, at alle flybilletter pålægges afgift på 200 kr., og at proventet derfra overføres til kollektiv transport således, at priser her bliver lavere og flere derfor vil/kan benytte den kollektive transport.

I én henvendelse foreslås, at prisen på alle rejser sættes ned. I samme henvendelse foreslås en forsøgsordning på 5 år, hvor kollektiv transport gøres gratis, hvor passagerne skal bestille plads. Det pointeres i samme henvendelse, at der skal være offentlig transport for borgerne om natten i hele Danmark.

I én henvendelse foreslås det på baggrund af en læges konkrete oplevelse som pendler, hvor arbejdslokationen indimellem kan skifte, at pendlerkort kobles på rejsekortet således, at man i områder, hvor pendlerkortet ikke dækker, ikke er nødsaget til at afbryde sin rejse for at tjekke ind med rejsekort og derefter afvente nyt tog eksempelvis, eller alternativt købe enkeltbillet, hvilket det pointeres, ofte er dyrere end rejsekortet.

I én henvendelse ønskes DSB Orangebilletter gjort tilgængelige andre steder end på nettet således, at ikke-digitale borgere gives mulighed for køb heraf.

I én henvendelse foreslås en såkaldt "20-40-100 differentieret prismetode", der differentieres efter område og er gældende i både tog, S-tog, metro, letbane og busser. Prisen foreslås differentieret således, at kørsel i egen kommune koster 10 kr., i egen region 20 kr., kørsel på tværs af regionsgrænser 40 kr., og endeligt kørsel mellem landsdele til 100 kr. I samme henvendelse nævnes også "Den tyske model" (Deutschland Ticket), der ligeledes kan differentieres efter kommune, region, landsdel osv. I samme henvendelse gives 7 konkrete forslag for så vidt angår fradrag og rabatter: 1) Fjerne befodringsfradraget, 2) rabatter til pensionister droppes, 3) rabatter til skolebørn indføres, 4) kommunal betalingsopkrævning på p-pladser ved indkøbscentre for at støtte mindre butikker, 5) børn går i nærmeste skole, samt eventuel forbyde af- og pålæsning ved skole, 6) kilometerafgift på udvalgte veje, 7) mindstepris på benzin på 18 kr.

I én henvendelse foreslås en prisreduktion på billetter med 50 pct., og derudover investering i flere afgange, samt accept af lavere passagerantal de første 3-5 år. I samme henvendelse gives forslag om "informationskampagne", det vil sige oplysning om bus som billigt alternativ til bilen.

København og metro

Der er modtaget én henvendelse i kategorien. Der foreslås, at man for at få flere passagerer i metroen, og færre i biler i København, bør forlænge metrolinjen fra Vanløse til Jyllingevej, idet der er indfaldsveje til København derfra. I samme henvendelse foreslås det at bygge flere parkeringshuse, så skift til metro med høj frekvens bliver muligt.

Alternative systemer og mobilitetsløsninger

Der er modtaget tre henvendelser i kategorien. I én henvendelse foreslås PEVan Network, hvilket er et on-demand transportsystem hvor en bil med 9 sæder er offentligt ejet, men køres af brugerne selv. Bilerne kører på el, og vil forsynes med strøm via "Battery swapping" system, hvor batterierne oplades i container-stationer, hvilket tillader 24/7 betjening.



I én henvendelse foreslås en app, der kombinerer borgernes GPS-information fra telefonen med trafikselskabernes GPS-informationer. App'en vil tjene flere formål, dels at passagerer informeres om bussens nøjagtige ankomsttidspunkt, samt påmindelser om hvornår man bør forlade hjemmet for at nå bussen. Formålet vil være en slags "offentlig samkørsel" med dynamiske opsamlingssteder, fleksible køreplaner og tilpasning af køretøjernes størrelse i overensstemmelse med efterspørgsel og trafikmønstre. Ligeledes foreslås incitament, såsom rabatpoint for passagerer, der går/cykler til stoppestedet, eller kortere afstand som service for gangbesværede.

Der er modtaget én borgerhenvendelse vedrørende et samkørselkoncept i de områder, hvor busdriften er blevet nedlagt. Konceptet omhandler blandt andet en ny app, det skal være gratis for passagerne, der kører med, og chaufføren skal kunne opnå reduktion i fx ejerafgift.

Fra organisationer og interessenter

Danske Regioner har fremsendt sit indspil til ekspertudvalget om kollektiv mobilitet. De fremfører blandt andet, at:

- Det regionale hovednet forbinder de større byer på tværs af kommunegrænser – og sikrer mobilitet, hvor der ikke er statslig jernbane.
- Regionerne prioriterer transport for unge på ungdomsuddannelser, så det er muligt at bo og uddanne sig i alle dele af landet uden egen bil.
- Regionerne bidrager med koordinering, udvikling og test af nye mobilitetsinitiativer på tværs af kommunegrænser.

I indspillet påpeger Danske Regioner, at bussen ikke kan stå alene i mindre befolkede områder, men må suppleres og understøttes af nye mobilitetsløsninger, det være sig fx supercykelstier, samkørsel til uddannelsesinstitutioner, plustur som fleksibel tilbringertrafik, etablering af mobilitetsknudepunkter samt forsøg med parker og rejs.

Dansk Persontransport har fremsendt sine løsningsforslag for fremtidens kollektive transport i Danmark. Dansk Persontransport foreslår blandt andet at styrke bustrafikken, herunder at styrke hovednettet, at der udformes busplaner indenfor kommunegrænserne, at gøre bybussen mere attraktiv samt yderligere investeringer i BRT.

Dansk Persontransport foreslår endvidere at lade fleksible løsninger som flextur og plustur sikre mobiliteten for borgere i områder eller på tidspunkter med lav efterspørgsel, samt at udnytte og integrere taxier mere i kollektive mobilitetsløsninger. Derudover foreslås at skabe bedre muligheder for offentligt private partnerskaber (OPP), så offentlige myndigheder og private virksomheder og institutioner kan gå sammen om at udvikle attraktive mobilitetsløsninger.

Netværket for Bæredygtig Transport har fremsendt forslag til organisationsstruktur og planlægning, takststruktur, tiltag for mobilitet i landområder og mindre byer, samt tiltag for mobilitet omkring større byer.

Overordnet opfordrer netværket til betydelige forbedringer af den kollektive transport, herunder blandt andet 1/2-times-drift på jernbanerne, hastighedsopgraderinger på jernbanen, tættere net af busruter, og styrkelsen af flextrafikken.



Netværket opfordrer desuden blandt andet til oprettelsen af en samlet planmyndighed for transport for hhv. hele Sjælland og Jylland-Fyn. Planmyndigheden skal sammenhæng i transportudviklingen med det overordnede sigte, at den skinnebårne kollektive transport bliver ryggraden i systemet.

Netværket opfordrer videre til at sænke taksterne for unge og uddannelsessøgende, samt at lade prisudviklingen i den kollektive transport følge prisudviklingen ved kørsel i egen bil.

DI har, på vegne af medlemmer på taxiområdet, fremsendt en beskrivelse af deres bekymring om kommuner- og regionernes brug og markedsføring af flextrafik, som branchen frygter vil udkonkurrere taxikørsel.

Mapicture ApS (Direktør, Samo Olsen) har fremsendt udvalget et tematisk kort som input til udvalgets arbejde med at kortlægge de trafikale behov, og gør opmærksom på, at de ligeledes kan bidrage med andre kort.

Det vedlagte kort viser adgangen til ungdomsuddannelser med kollektiv transport i hele Danmark, på baggrund af en udregning baseret på en ankomsttid til ungdomsuddannelsen kl. 8 på en tirsdag i februar 2020, og afgang kl. 15 samme dag.

ITS Danmark (Formand for bestyrelsen, Søren Sørensen) har fremsendt et oplæg, som de gør opmærksom på, gerne uddybes. ITS er en interesseorganisation, der arbejder for udbredelse af intelligente transportsystemer og andre digitale virkemidler til at opnå bedre mobilitet i Danmark. ITS opfordrer til en overordnet symbiose mellem kollektiv transport og private delemobilitetsaktører. Organisationen ønsker at informere ekspertudvalget om, hvordan digitale virkemidler kan hjælpe med at planlægge, bestille, betale og navigere rejser med andre mobilitetsformer end bil.

I det fremsendte materiale foreslås på den baggrund, en fælles GPS for delemobilitet, hvor private aktører kan bookes. Den kendes også som MaaS-ap

