

IDA

OMSTILLING TIL BÆREDYGTIG MOBILITET II

OPSAMLING FRA SEMINAR 30. MARTS 2022

ADRESSE COWI A/S
Parallelsvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	1
2	Udgangspunktet	3
3	Pointer fra de fem oplægsholdere	4
4	Opsamling fra gruppedrøftelser	13
5	Syntese og opsamling på hovedspørgsmål	19

1 Indledning

Kort om workshoppen

IDAs selskaber for Trafik & Byplan, Rail og Grøn Teknologi var vært for en hel-dagsworkshop den 30. marts 2022 i IDA-huset med det overordnede tema, "Omstilling til Bæredygtig Mobilitet II".

På workshoppen deltog 50 personer fra universiteter, trafikselskaber, interesseorganisationer, regioner og styrelser, og dagen var struktureret med en kombination af oplæg, plenumdrøftelser og tematiske workshops.

Om formiddagen var der en introduktion med en overgang fra den første workshop afholdt af IDA i september 2020 suppleret med fem oplæg, spørgsmål og plenumdiskussion. Efter frokost var der dialog i fem grupper med opsamling i plenum efterfulgt af en paneldebat om eftermiddagen med oplægsholderne.

Formålet med workshoppen var, at deltagerne skulle give viden og bringe deres store faglighed i spil ved at – om muligt – formulere konkrete anbefalinger til bæredygtig mobilitet, som IDA kan anvende i deres beslutningsprocesser og

PROJEKTNR.

A238311

DOKUMENTNR.

A238311-Opsamling

VERSION

3.0

UDGIVELSESDATO

28. juni 2022

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

hgr,ckjn

KONTROLLERET

ashj/ckjn

GODKENDT

ashj/hgr

ekstern kommunikation. Derfor var en bred kreds og kompetencer inviteret til arrangementet. Til at komme i dybden med de faglige problemstillinger, var gruppearbejdet efter frokost struktureret i runder, som blev ledet af en ordstyrer, der sikrede, at IDA kunne få en række brugbare resultater fra drøftelserne.

Deltagerne havde mulighed for at vælge mellem to parallelle workshoptemaer, som de kunne indgå i:

Tema 1: *Hvad er formålet med infrastrukturplanen - og hvad med klimaet?*

Tema 2: *Hvordan tiltrækker "man" bilister til den offentlige transport?*

Som forberedelse til workshopen var deltagerne blevet bedt om at overveje følgende spørgsmål:

Hvad er dine to vigtigste anbefalinger til at få klimaproblemet ind i mobilitetsplanlægningen i Danmark, så transporten bidrager til CO₂ reduktionen?

Deltagernes refleksioner var med til at sætte scenen for drøftelser i gruppearbejde. Herefter drøftede grupperne tre spørgsmål, som udfoldede temaerne.



2 Udgangspunktet

Introduktion ved arbejdsgruppen fra IDAs selskaber for Trafik & Byplan, Rail og Grøn Teknologi

Som en udløber af den første workshop "Omstilling til Bæredygtig Mobilitet" afholdt i september 2020 udarbejdede arbejdsgruppen fra IDAs selskaber for Trafik & Byplan, Rail og Grøn Teknologi en rapport "Omstilling til Bæredygtig Mobilitet" (2021). Her indgik følgende seks anbefalinger til initiativer for at skabe en omstilling til bæredygtig mobilitet:

#1 National Mobilitetsplan. Trafikinvesteringer planlægges for kortsigtet og uden den rette forankring og sammenhæng. Der er derfor brug for en sammenhængende national mobilitetsplan.

#2 Ny Mobilitetsstyrelse. En ny Mobilitetsstyrelse overtager den overordnede trafikplanlægning og trafikkontrakter fra Transportministeriet, Trafikstyrelsen, Banedanmark og Vejdirektoratet.

#3 Fremme kollektiv transport. Jernbanen skal være den grønne puls inde i, til og fra og mellem de større byer. Hurtigere tog, flere afgang, og en udbygget infrastruktur skal sikre en omstigning fra bil til kollektiv transport.

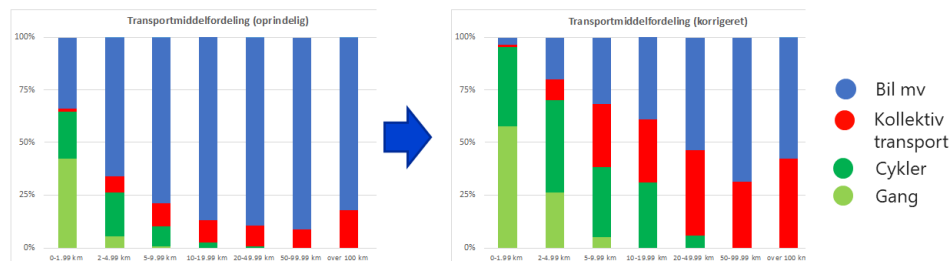
#4 Strategisk by/land mobilitet. Gang/cyklisme/kollektiv transport i bycentre, højfrekvent kollektiv transport mellem bycentre. Stor opgradering af cykelinfrastruktur – også langs landeveje.

#5 Reform af taksterne for kollektiv transport. Det nuværende takstsystem understøtter ikke en CO₂-reducerende adfærd og bør derfor reformeres. Kort afstand skal være relativt dyrere, længere afstand billigere.

#6 Dynamisk brug af skatter og afgifter. Bilisme og individuel transport favoriseres af de nuværende skatter og afgifter, der kun i ringe grad understøtter den kollektive transport og cyklisme, som er afgørende for en grøn omstilling af persontransporten.

Anbefalingerne blev beskrevet sammen med forslag til initiativer, som igen blev anvendt til at vurdere et samlet CO₂ reduktionspotentiale. Reduktionspotentialet blev baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen (TU) ved DTU Center for Transport Analytics. Selvom analysen kun kan betragtes som en "kvalificeret vurdering", så viser den en måde at anskueliggøre effekten af en sammensat pakke af initiativer frem mod at opnå det nationale mål om en 70 procents reduktion i 2030.

Arbejdsgruppens vurdering af tiltagenes virkninger:



3 Pointer fra de fem oplægsholdere

Mobilitetsplanlægning i Norge – hvordan skal den norske mobilitet udvikle sig, og hvordan styres denne udvikling

Oplægsholder: Oskar Kleven, Statens Vegvesen, Norge

NTP – Nasjonal transportplan, nyeste version 2022-2033 – udtrykker den overordnede politiske besluttede plan for transportsektoren i Norge i en tolv års periode. **SDG-målene har sat retning for planen**, og planen udstikker et overordnet langsigtet mål om "et effektivt, miljøvenligt og trygt transportsystem i 2050" i tråd med øvrige nationale målsætninger og definerer fem underliggende supplerende mål.

Planen (en Stortingsmelding) fungerer som et **styringsdokument på tværs af transportformer** og administrative enheder (vej, bane, fly, søfart) og der arbejdes med transportkorridorer, 8 i alt. Den følges op af en gennemførelsesplan for de første seks år med prioriteringer af indsatser. Hver administrativ enhed bidrager i forberedelsen af planen ud fra de udstukne overordnede mål og retningslinjer. Enhederne står derefter for udmøntningen ud fra et tildelingsbrev med budget. Oskar Kleven fremhævede, at planen giver **stor synlighed om prioriteringer ud fra et fælles grundlag** og en **klar ansvarsfordeling** mellem ministerium og de enkelte administrative enheder.

Oskar Kleven fremhævede endvidere den øgede vægt gennem årene på at **bruge fælles data, modeller og øvrige værktøjer** i planprocessen. Transportmodellerne, som planen også hviler på, er koblet med en energimodel, der sammen med en **øget brug af letforståelige visualiseringer**, der præsenterer nyttevirksomheder af de besluttede investeringer med brug af dashboards, GIS værktøjer mv, har gjort kraftigt indtryk på beslutningstagerne. Det bruges blandt andet til at illustrere de regionale eller lokale nyttevirksomheder af foreslåede projekter i de største nationale transportkorridorer.

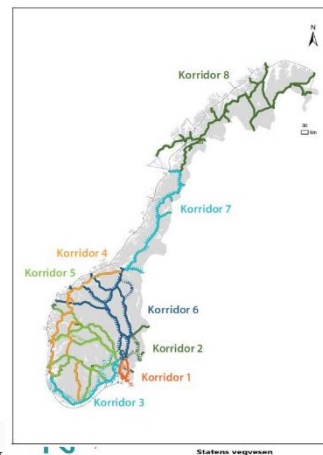
NTP omfatter et særskilt emne om kobling mellem by og land, herunder ti-årige aftaler med de største byer/kommuner kaldet "**byvækstafalter**". Her kan kommuner få støtte til indsatser, når de samtidig forpligter sig til at arbejde for at nå et nulvækstmål for persontransport med biler – opfattelsen er, at uden målrettede indsatser, vil der opleves en stor vækst i biltrafik. Det betyder, at **investeringer for kollektiv transport og lette trafikanter prioriteres**, ligesom der er **vægt på en sammenhængende areal- og transportplanlægning**.



Den norske nationale transportplan (NTP) er baseret på at skabe en sammenhæng mellem overgribende mål og en strategisk udmøntning gennemført i et tværgående samarbejde mellem nationale og lokale myndigheder samt en fælles og transparent brug af data og analyser.

Hvordan jobber transportvirksomhetene med grunnlaget for Nasjonal transportplan Oppdrag 3 Utfordringer i transportkorridorer og byområder

- Beskrive dagens situasjon, utviklingstrekk og generelle utfordringer
 - Forventet utvikling i befolkning i næringsliv
 - Transporttettspørsmål i dag og i 2050
 - Transport i korridorene
 - Usikkerhetsfaktorer knyttet til framtidens transportutvikling
- Tillegg for hver korridor
 - Korridorens rolle i det nasjonale transportsystemet
 - Dagens utfordringer i korridoren
 - Persontransport (transportmiddelfordeling, konkurranseforhold, forventet transportutvikling)
 - Godstransport og næringslivets transporter (transportmiddelfordeling, konkurranseforhold, forventet transportutvikling)
 - Konsekvenser av forventet transportutvikling



En væsentlig del af NTP er en tilgang baseret på korridorer og byområder. Hver korridor analyseres bredt med brug af data for både nuværende forhold og forventninger om fremtiden og både med hensyn til udbud og efterspørgsel.

Transportplanen er dynamisk, og forberedelsen af den næste NTP 2026-2037 er allerede startet. Transportministeriet (Samferdselsdepartementet) har givet opdrag til de administrative enheder om udredninger. Her lægges vægt på at opfange nye tendenser, f.eks. at flere flytter til byer, befolkningen bliver ældre, teknologiændringer og vurdering af kollektivtrafikkens udvikling under en "ny normal" situation efter en periode med faldende passagertal grundet Corona pandemien. Opdraget lægger også vægt på, at man skal imødekomme tendenser som bæredygtighed, nye teknologiske mobilitetsløsninger og generelle tendenser om folks præferencer med f.eks. mere hjemmearbejde, behov for fleksible månedskort til transport, nye brændstoftyper mv.

Hvor er målsætningerne i infrastrukturplanen?

Oplægsholder: Professor Otto Anker Nielsen, DTU Management, Transportdivisionen.

Oplægget fremhævede en **manglende sammenhæng mellem Infrastrukturplan 2035 og overordnede nationale mål** om 70 procents reduktion af drivhusgasser. Herunder at seneste viden om CO₂ effekter af anlægsprojekter bidrager til at gøre store infrastrukturinvesteringer mindre CO₂ effektive, end angivet i infrastrukturaftalen.

Vurderingen er, at infrastrukturplanen **løser mange små flaskehalsproblemer** i vej- og banenet, hvilket er positivt i forhold til tidligere planer. Der synes at **mangle en helhedsplan for den kollektive trafik**. På cykelområdet er der afsat endnu en cykelpulje, der følges af kriterier, der nærmest metodisk udelukker eller udskyder potentielle kommunale investeringer (håb om senere medfinansiering).

En hovedpointe var, at **man bør udskyde større infrastrukturprojekter**, indtil der er bedre viden/muligheder for at mindske CO₂ udslip fra anlæg, f.eks. når materialer kan udvindes mere grønt og entreprenørmaskinerne blive renere. I stedet kan der i de kommende år **fokuseres på en række "bløde/organisatoriske" tiltag** (afgifter, takstreformer, arbejdspladsorganiseringer mv) **og andre allerede teknologimodne løsninger**, som f.eks. omfatter bæredygtig byudvikling, forbedring af forhold for cykeltrafik, optimering af kollektiv trafik, fremskynde grøn/eldreven transport mv.

På nogle områder findes desuden en manglende sammenhæng eller **modstridende forudsætninger for vurderingen af de enkelte projekter i Infrastrukturplanen**. Det giver i nogle tilfælde en overvurdering af effekter (f.eks. manglende inddragelse af, at der under alle omstændigheder sker forbedringer med nyt materiel) og i andre tilfælde en undervurdering på grund af manglende synergier mellem projekter, f.eks. i vurderinger af timemodellen. Generelt **efterspørges mere datadrevet beslutningskompetence**.

Otto Anker Nielsen påpegede, at bl.a. togtrafikken er faldet i Danmark, mens den i alle øvrige nordiske lande er steget. Der peges på, at det kan skyldes, at **organiseringen af især kollektiv trafik og transport er kompleks i Danmark**, og det pointeres samtidigt, at en forenklet ejerstruktur giver høj kundetilfredshed og vice versa.

Der blev nævnt flere eksempler, som illustrerer behov for og muligheder for bedre planlægning og gennemførelse af en udvikling, der kan understøtte mindre CO₂ udslip.

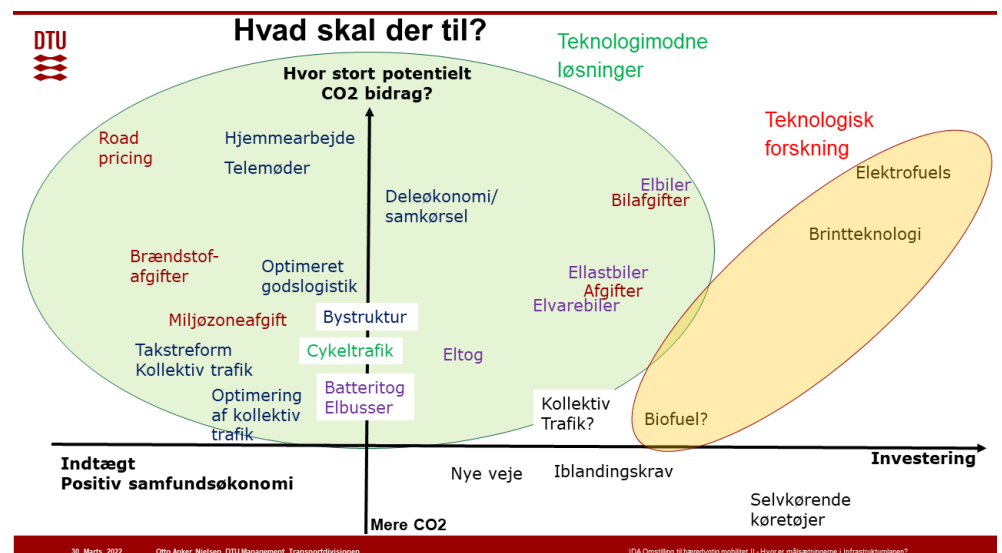
Eksempel med byudvikling, hvor en ikke stationsnær planlagt byudvikling er med til at give ekstra samfundsøkonomiske fordele for en planlagt motorvej i stedet for at fremme en bæredygtig stationsnær byudvikling. TU-analyser viser klart, at boliger med stationsnær lokalisering fremmer brug af kollektiv trafik og medfører lavere bilejerskab. Det vurderes, at særligt i hovedstadsområdet er der et **stort potentiale for at byfortætte stationsnært**.

Der blev vist eksempler på manglende koordinering af arealplanlægning og transportinfrastruktur ud fra en CO₂ mæssig helhedsbetragtning i hovedstadsområdet (fortætning i stationsområder, ny S-togslinje, prioritering af cykelprojekter mv).

Desuden var der eksempler på, at der findes viden om, at ændringer af afgifter kan bidrage til en mere bæredygtig transport.

Otto Anker Nielsen vurderer, at øget fokus på stationsnær byudvikling vil kræve statslig regulering. Det gælder også andre tiltag, som han fremhævede; afgiftsændringer, klarere / enklere organisationsstrukturer i kollektiv trafik samt en ikke monopolbaseret ladestanderstrategi mv.

Det er samtidig hans vurdering, at den **grønne omstilling kræver, at alle teknologimodne tiltag bruges og aktiveres nu**, mens der stadig udvikles på umodne teknologier.



Otto Anker Nielsens illustration med en vifte af teknologimodne løsninger i den grønne boble, som kan anvendes her og nu frem for at prioritere store infrastrukturinvesteringer førend der er bedre styr på klimateffekten ved anlægsarbejder. Andre umodne løsninger i den gule boble kræver yderligere udvikling.

Hvordan har Skånetrafikken opnået at få 30 procent flere rejsende på 10 år?

Oplægsholdere: Pernilla Lyberg, chef for salg og markedsføring samt Carl Björklund, enhedschef for strategi, begge fra Skånetrafikken.

Skånetrafikken er en del af Region Skåne og har som opdrag at tilbyde bæredygtige kollektive rejser i regionen. De planlægger og står for regionale tog, lokale tog, regionale busser og bybusser med i alt over 300.000 rejsende på hverdage. I 1999 blev den kollektive trafik i to delområder samlet i Region Skåne, og siden da er antal rejser steget støt. Både indtægter og subsidier er steget i samme periode, men med et lidt faldende dækningsbidrag i perioden.

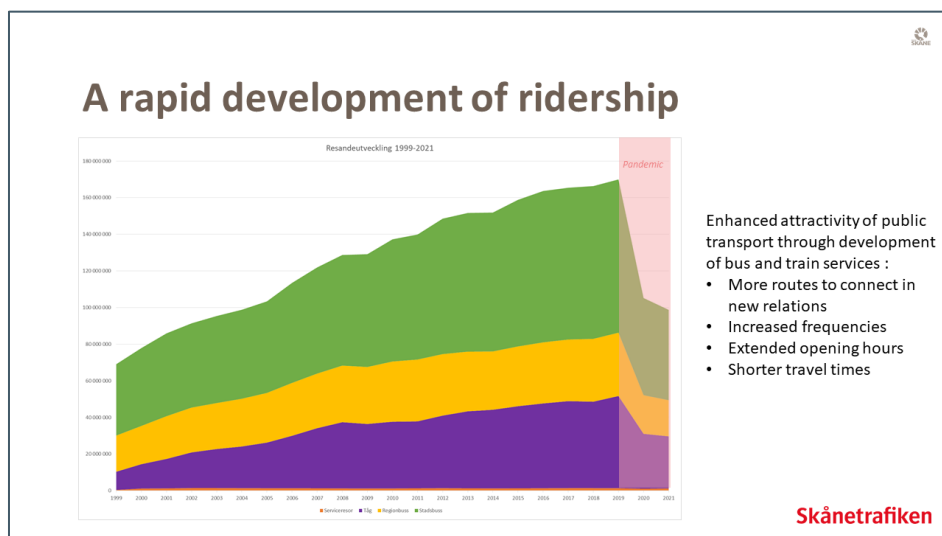


Illustration af Skånetrafikkens opnåede vækst i antal kollektiv rejsende frem til Covid pandemien ved en indsats med nye ruter, højere frekvenser, flere tilbud på ydertidspunkter og kortere rejsetider.

Den nuværende **målsætning** er besluttet af det regionale politiske udvalg med ansvar for kollektiv trafik (Kollektivtrafiknämnden), og det er, **at kollektiv trafik skal nå en markedsandel på 40 procent af alle rejser med motoriseret transport** i regionen, hvilket svarer til ca. 28 procent af alle rejser inkl. de lette trafikanter. I 2018 udgjorde kollektiv trafik ca. 20 procent af alle rejser. **Visio- nen er at være bedst i verden på kollektiv trafik** og der er opmærksomhed på, at **kunden bestemmer**. De har viden om, at kunder ønsker punktlighed, enkelthed og sikker transport.

Skånetrafikkens flagskib er togene, Pågatåg og Øresundstog, men der er også et stort område, der udgøres af bustrafikken. Skånetrafikken har **arbejdet med at øge attraktiviteten ved at tilbyde nye ruter**, bl.a. så langt flere mindre byer kobles på et BRT-lignende system, **øge frekvensen** på udvalgte ruter, **øge tidsrum for betjening** og **skabe kortere rejsetider**. Her indgår en række markante infrastrukturinvesteringer som f.eks. Øresundsbron, Lundalänken i Lund, Letbane i Lund, MalmøExpressen i Malmø (en slags BRT), Citytunnelen i Malmø, nye ekspresbuslinjer mellem byer mv. Flere større projekter er under planlægning, især i de større byer, bl.a. yderligere 5 BRT-linjer i Malmø samt HelsingborgExpressen.

Fremover forventes, at der skal **satses mere på "sammenhængende rejse fra A til B"**, hvor rejser generelt skal gøres mere fleksible, og der skal være fokus på at **gøre kombinationsrejser mere enkle**. Der er således også et fokus på MaaS og first og last mile problematikker.

De bevæger sig nu mod en **større grad af digitalisering**, hvor de vil forsimplere rejser for kunderne ved at gøre digitale løsninger mere tilgængelige. De har allerede opnået, at ca. **90 procent af kunderne benytter it baserede selvbetjeningsløsninger** for billetter, også blandt ældre rejsende.

Desuden vil de gøre tilbuddene mere fleksible ved at tilbyde f.eks. månedskort, som giver fordele, selvom man ikke rejser alle dage (kan være 10 døgns rejse fordelt valgfrit på 30 dage). Der kører også kampagner for at få passagerer til at rejse på tidspunkter, hvor kapaciteten er stor nok, og der arbejdes målrettet på at hente de unge tilbage i den kollektive trafik, men de er realistiske om, at det måske første nås i 2025-2026. Alt i alt vil de fokusere mere på at **tilpasse tilbuddene til nye rejsemønstre, som kan ændre sig hurtigt**.

We need to be attractive!

- **Easy** to buy a ticket
 - Sales activities
 - Process companies and municipalities
 - Inform and educate the elderly population
 - Find new target groups through 3rd party collaboration
 - Adapt ticket offers to "the new normal"



Skånetrafikken

Skånetrafikken har stort fokus på at gøre sig attraktive for kunderne f.eks. ved at gøre det nemt at købe billet, målrette information og tilpasse billetstruktur til kundernes mere fleksible rejsemønstre efter Covid pandemien.

De er også ved at realisere et program om **samarbejde med arbejdspladser/virksomheder** (Komplett), hvor ansatte gratis kan få lov at prøve kollektiv transport ligesom virksomheden og de ansatte kan få rabatter og særlig information. Virksomheden kan desuden få adgang til at reklamere i en særlig information kanal.

Succes hos Nordjyske Jernbaner med at tiltrække flere passagerer

Oplægsholder: Kristoffer Martens, projektleder, Rådgivning og Mobilitet, Nordjyllands Trafikselskab.

Nordjyske Jernbaner (NJ) er et eksempel på, hvordan et arbejde med at nå en **forenkling af driftsorganiseringen har ført til positive resultater**. NJ overtog i 2014 ansvaret for at drive togtrafikken nord for Limfjorden og har ud fra lokale vurderinger af kunders rejsemønstre derfor bedre kunnet tilpasse togdriften.

De har f.eks. skabt bedre sammenhænge med færre skift, kortere rejsetider på trafikerede strækninger, faste køreplaner med ½ times drift, forøget togkilometerne med 50% inden for samme budget og generelt skabt bedre sammenhæng med øvrig kollektiv trafik.

Resultaterne viser bl.a., at de fra **2018 til 2019 oplevede et øget antal passagerer** på 12 procent og et **øget antal passagerkilometer** på 41 procent.

De har **et tæt regionalt samarbejde** med NT (Nordjyllands Trafikselskab) og Region Nordjylland om dialog med Transportministeriet, køreplanlægning, konkrete driftsforhold, strategisk udvikling mv. Der peges på, at en af årsagerne til succes er en forenklet organisationsstruktur.

De har en meget **høj operatørrettidighed på over 99 procent** og havde i 2018 opnået flere passagerer. Efter corona pandemien er de nu tæt på at nå samme niveau for passagertal som i 2019.

Desuden har de en **høj kundetilfredshed i forhold til de fleste andre kollektive trafik operatører i Danmark**. Kunderne vægter rejsetiden, få skift, flere afgang, faste frekvenser og punktlighed. Der lægges vægt på relevant og hurtig information/kommunikation til kunderne, når det alligevel går galt. Ambition er generelt, at kunden skal føle sig godt behandlet.

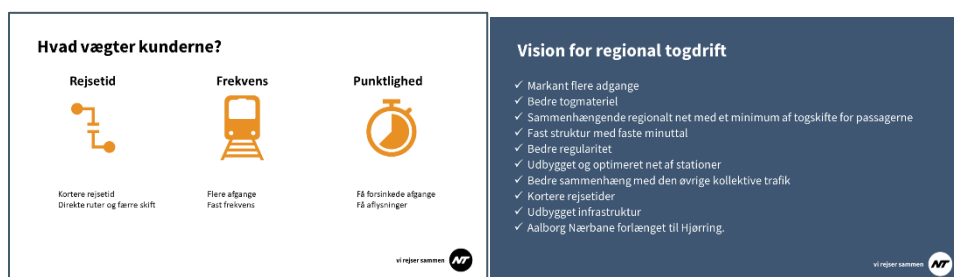


Illustration af, at Nordjyske Jernbaner undersøger og bruger viden om, hvad kunderne efterspørger og, at de har klare mål for den fremtidige indsats.

Transportvaneundersøgelsen: Hvordan kan den kollektive trafik bidrage til løsning af klimakrisen?

Oplægsholder: Hjalmar Christiansen, projektleder, Transportvaneundersøgelsen, Center for Transport Analytics, DTU

Der blev peget på hovedudfordringer for den kollektive trafik om prissystem, information og planlægning, hvorefter data fra den nationale transportvaneundersøgelse (TU) blev brugt til at pege på udfordringer og handlemuligheder. Netop **TU giver et godt datagrundlag** om danskeres rejsemønstre og kan anvendes til at **belyse, hvordan danskerne vil reagere ved forskellige tiltag**.

Hjalmar Christiansen fremhævede, at **prissystemet på længere afstande favoriserer bilen på grund af dyre billetter for kollektiv trafik**, mens den kollektive trafiks relativt lave pris på korte ture betyder, at der **på korte ture konkurreres med cyklen, hvor cyklen reelt har mere relevans**. Der er derfor **brug for en takstreform**.

En klimasmart prisreform for den kollektive transport kunne baseres på fem teser:

- > Korte ture kan ske med gang/cykel og billetprisen bør derfor være højere
- > Lange ture bør være billigere for at skærpe konkurrencen med bilen
- > Prisstruktur for de lange rejser over Storebælt skal være mere favorabel for kollektiv trafik i forhold til bil
- > Periodekort skal dække hele områder og motivere folk med stort transportbehov til at spare penge ved at bruge kollektiv trafik
- > Ikke behov for særlig pris for børn, da de alligevel ikke kan bruge bil.

En pointe er, at ca. halvdelen af vejtrafikkens CO₂ udslip stammer fra ture på mellem 14 og 72 km. Da en andel af de kortere ture (under 14 km) kan ske på cykel og de lange ture udgør en mindre andel, så kan de **"mellemlange" ture være oplagte at fokusere på** i en regional kontekst.

Desuden er det for et klimasynspunkt vigtigt at bemærke, at **fritidsture udgør en langt større andel (40 procent) af det samlede antal korte personkilometer, end f.eks. pendlingsture** (24 procent + 4 procent uddannelsespendling). Samtidig har kollektiv trafik en relativ lille markedsandel blandt fritidsture, hvilket indikerer et stort vækstpotentiale. F.eks. i forhold til at besøge venner og familie og i forhold til forlystelser. Det afspejler sig også i en meget lille kollektiv andel i weekenden.

Der tales ofte om togfrekvens som en vigtig parameter for at få flere til at rejse kollektivt. Foreløbige TU resultater indikerer, at det for ture over 10 km i luftlinje mange steder er **vigtigst blot at undgå frekvenser dårligere end timedrift** og, at man opnår relativt små ekstra gevinster ved 10- minutters drift sammenlignet med 20 minutters drift. Data indikerer også, at **2 skift medfører et**

relativt stort fald i tilvalg af kollektiv trafik, mens 1 skift ikke har nævneværdig betydning.

Sammenhængen mellem valg af transportmiddel og nærhed til en station er vigtig. Jo tættere rejsens endepunkter er ved en station, jo større andel af de rejsende bruger kollektiv trafik. Det betyder, at det er **vigtigt at få en stationsnær byudvikling**, at tænke på **nye stationer efter behov** og at **forbedre adgangen til stationer**.



Illustration af forslag til fokuspunkter for at løfte den kollektive trafiks samlede markedsandel.

4 Opsamling fra gruppedrøftelser

Intro/læsevejledning

I det følgende præsenteres to måder at beskrive resultatet af gruppedrøftelserne. De er tænkt som forslag, der kan inspirere til arbejdsgruppens opfølgning.

1: Fortælling inspireret af de fem gruppers fremlæggelser: De overordnede greb der styrker den kollektive trafiks rolle i den grønne og bæredygtige mobilitet.

Her gives en "fri" fortolkning i prosaform af de udsagn, budskaber, anbefalinger mv, som de fem grupper havde sammenfattet til præsentation i plenum.

2: Skematisk oversigt, hvor hver gruppes konkrete 4-5 hovedbudskaber (venstre kolonne) er fortolket til tværgående hovedbudskaber / anbefalinger.

De overordnede greb, der styrker den kollektive trafiks rolle i den grønne og bæredygtige mobilitet – fortælling inspireret af gruppernes fremlæggelser

Trafiksselskaberne og operatørerne i Danmark er mange og forskelligartede med individuelle fokuserede tiltag og fokus på egne resultater og KPI'er, der gør en overordnet samlet plan og tilrettelæggelse af den kollektive trafik besværlig at rykke ved – og rykke op i en ny liga. Det kan skyldes **manglende konkrete politiske målsætninger** for væksten i den kollektive trafik, f.eks. synes et nationalt mål fra 2009 om, at væksten i trafikarbejdet skal ske i kollektiv trafik og på cykel, helt glemt i 2022.

I det hele taget mangler der en identitet i den kollektive trafik og noget af fortidens storhed og ikke mindst stolthed blandt trafiksselskaberne. Det er derfor nødvendigt at vende bøtten på hovedet og **starte en ny fortælling om den kollektive trafik**, så den kollektive trafik tales op og ikke ned – samt fortælle hvor dygtigt og smidigt afviklingen i den kollektive trafik trods alt forløber, og hvordan den kollektive trafik er en del af løsningen på klimaudfordringerne, snarere end fortællingen om, at alle tog er forsinket.

Der er behov for at **nedbryde siloerne** mellem de faste strukturer i trafiksselskaberne, fjerne individuelle forpligtelser og måltal, som spænder ben for de gode løsninger og konkrete handlinger til gavn for de nuværende passagerer og de passagerer, der engang var med til fylde togene og busserne. Kort sagt, sæt trafiksselskaberne – og andre vigtige aktører – sammen og sæt passagererne før budgetterne i fremtidens planlægning og tilrettelæggelse af den kollektive trafik. Og det bør ske ud fra en samlet national målsætning og prioritering.

I dagens situation er der eksempler på, at trafiksselskaberne reelt arbejder uden konkrete mål. Men det er og bliver nødvendigt, at **politikerne er villige til at afgive magt og uddelegere beslutningskompetence**. Branchen må lære af og udnytte den viden, der er hos de selskaber, der rent faktisk klarer sig godt. Det er påfaldende, at der mangler viden om forklaringer om typer af tiltrukne passagerer mv., hvor de kollektive tilbud har klaret sig godt. Der er behov for at dokumentere og forstå årsagerne – det kunne universiteterne passende kaste sig over med henblik på at finde de gode argumenter. Der kunne også etableres en række forsøg med nye "Fri-trafiksselskaber" i stil med det, der kendes fra bl.a. frikommuner til at inspirere og videreudvikle området.

Et "Fri-trafiksselskab" med udvidede rammer kan afprøve nye modeller for driften og strategiske investeringer i specifikke forretningsmodeller – og måske sætte fokus på behovet for mere forenklede priser og produkter. De fleste, der har prøvet den kollektive trafik i Danmark – eller rejst med et nyt trafiksselskab – kender til udfordringen med overhovedet at gennemskue det optimale produkt. Det er selvsagt en barriere for at trække helt nye kunder ind i den kollektive trafik, og denne barriere må nedbrydes.

Lykkes det, så bør kulturen i det kollektive system også tages under lup, eftersom nye og sporadiske brugere ER udfordrede og nemt begår en utilsigtet fejl – især i en digitaliseret verden, hvor den personlige kontakt falder mere og mere bort. Der kan være behov for lidt mere overbærenhed og lidt mindre konsekvens, hvis nye brugere mistolker systemet. En bøde/afgift skubber brugerne

væk fra den kollektive trafik, især dem der har svært ved at begå sig og førstegangsbrugerne.

Derudover skal **prisen stå mål med produktet og ydelsen**; oplevelsen er, at prissætningen er uigennemskuelig og priserne synes at være endog meget dyre på især længere rejser. Desuden kan førstegangsbrugeren ikke forventes at kende produkterne, rabatterne og mulighederne. I forlængelse heraf skal der ske en større erkendelse af, at rejsen starter i hjemmet med en række ben-spænd på vej til stationen, herunder ventetider på perronerne, manglende læ- og hvilefaciliteter og i det hele taget troværdighed i den kollektive transport. Information eller mangel på samme, der hører eller burde høre med til rejsen, betyder meget for den samlede oplevelse.

Enkelhed for den enkelte! - hvad end om det er førstegangsrejsende eller om det er pendleren, der ofte rejser på den samme strækning, er enkelhed endnu et sted at tage fat. Den højfrekvente kollektive trafik i de store transportkorridorer er enkle for passagerne at forstå.

Herudover kan der tages **udgangspunkt i knudepunkterne**; der kan også vise sig at være et stort potentiale i mere fortætning omkring knudepunkterne. Her skal der skabes bedre adgangsforhold og bedre infrastruktur på vejen hen til stationen, bedre parkering, bedre information, bedre faciliteter, bedre integration med cykler og vished for at især dyrere cykler kan henstilles tyveri- og hærværkssikret. Cyklen skal i langt højere grad kunne kombineres med kollektiv trafik enten ved medtagning og/eller ved at sætte fokus på alternativer til last-mile. I det hele taget synes der at mangle overordnende principper for, hvordan man bedst arbejder med knudepunkter ud fra en helhedstankegang.

Digitalisering er et instrument, der kan bidrage til en større oplevelse af enkelhed og fleksibilitet for brugeren. En helt ny digitaliseringsstrategi er på trapperne fra regeringen, og det er et af de områder, der skal favnes i den kollektive trafik. Essensen er, at der ikke nødvendigvis skal skabes alternativer ved at indføre flere produkter, men at produkterne forenkles og fokuseres efter kundens behov både før og under rejsen. Skånetrafikken er lykkedes med at overvinde en bekymring for digitalisering og selskabet har stor succes med digitalisering.

Kort sagt er der behov for **mere enkelhed, en mere gennemskuelig produkt- og prisstruktur**, og så skal branchen lære af de succeser, som der allerede kendes. Der bør dog også være en større forståelse om, at den kollektive trafik ikke er et mål i sig selv, men er et middel til at løse reelle mobilitetsbehov.

Grøn omstilling ind i hjertet af transportplanlægningen

Infrastrukturplan 2035 redegør ret beset ikke for, hvilken mobilitet vi skal have i Danmark. Planen fokuserer i høj grad på fysik og synes at være en form for **nationalt kompromis**, der også omfatter en grad af fordelingspolitik. Med god vilje kan planens tiltag ses som en reaktion på trængselsproblematikken og et forsøg på effektivt at løse denne ved at bygge Danmark ud af problemet. Selv med dette for øje hænger tingene kun lige sammen med projekter, der balancerer CO₂-udledningen, hvor den almene opfattelse efterhånden er, at indsatsen på **transportområdet bør bidrage til at bringe samfundet hen mod 70%-**

reduktionsmålet. Udfordringen er imidlertid, at planen ikke sætter fokus på, hvordan transporten skal bidrage til at indfri bl.a. klimaambitionerne såvel som spørgsmålet om knaphed på ressourcerne og i det hele taget bæredygtige hensyn.

Der mangler således en politisk vision for mobilitet i Danmark anno 2035, som alle planens projekter kan forholde sig til og som er forankret i klimamæssige og bæredygtige hensyn. I **Norge har den nationale transportplan**, ud fra en skelen til FNs SDG mål, og målsætninger fra "kommuner" og "fylkeskommuner", bl.a. medvirket til at definere grundlaget for udmøntning af planen. I en dansk sammenhæng er mangel på en sådan en fælles retning og samstemning mellem kommunernes og regionernes visioner og mål på transportområdet med de nationale investeringer måske essensen af, hvorfor der ikke synes at være en politisk vision for mobiliteten med infrastrukturplanen i Danmark. Og så synes der at være en manglende evne til at tænke tværsektorielt, så mobilitet tænkes sammen med f.eks. sundhed, miljø osv., ligesom planen ikke nævner specifikke tech- eller ITS-løsninger. Det rejser spørgsmålet, om sektoren er i stand til at klæde folketingspolitikkerne ordentligt på?

Der bør i højere grad lægges vægt på den bæredygtige mobilitet, og kan sektoren blive enige om nogle **konkrete mål på tværs af kommuner og regioner**, står sektoren stærkere i forhold til at spille op mod det nationale politiske niveau. Lige præcis her har Danske Regioner og KL muligvis en vigtig rolle i fremtidens diskussioner, der ved fælles fodslag kan give kompetent og tilstrækkeligt modspil til nationale politiske beslutningstagere om, hvorfor en retning for mobiliteten må sættes før midlerne prioriteres - til gavn for den grønne omstilling.

Der er groft sagt behov for at **vise en anden fremtid**, så der potentielt set træffes beslutning om og eksekveres noget andet, end det sædvanlige, når trængslen trænger sig på - ganske enkelt for at opnå et nyt udgangspunkt, hvor trængslen ikke bliver den styrende retningsgiver. Denne nye retning kan forankres i **en ny mobilitetsstyrelse**, som tilmed kunne facilitere trafikselskabernes incitamenter til at gå ind i mere samarbejde, der i øjeblikket synes vanskeligt og styret af individuelle gældsforpligtelser, som hindrer de gode samarbejder.

Det er imidlertid lettere sagt end gjort, for hvor er de helt rigtige grænseflader? - derfor skal starten på en ny transportpolitisk tænkning muligvis starte et andet sted - end ved en egentlig styrelse - måske snarere et råd - **et mobilitetsråd** - uden egentlige kompetencer, men som en vigtig samfundsdebattør, der kan sætte en mere mobilitetsfaglig dagsorden overfor de nationale politikere på vegne af en branchesektor, der efterhånden trækker mere og mere i samme retning - men en anden retning, end den infrastrukturplanen lægger op. Det er uanset styrelse eller råd på høje tid, at der **skabes en ny fortælling**, hvor den aktive mobilitet og den kollektive trafik i højere grad italesættes som de grønne og bæredygtige transportløsninger til gavn for samfundet og for klimaet - suppleret med en fortælling om, at elbilerne *ikke* er tilstrækkelige til at løse alle udfordringer.

Et sigte kunne være, at begreber som udvikling redefineres, så der tales om andre tilgange end bare fysisk anlæg og et kompromis om fordeling af anlægsmidlerne på tværs af landet. Det kan bl.a. ske ved, **at beslutningsprocesserne**

gøres mere transparente og inkluderende. I en nær fremtid er det nødvendigt med andre værdier i kompromiserne, fx en værdi som *mådehold* – ikke bare af hensyn til klimaet, men også mere bredt mod alle ressourcer. Hvis en ny tænkning opstår, kan sektoren nemmere italesætte, at danskerne langt hen ad vejen kan klare sig med den nuværende infrastruktur eller ny infrastruktur, der i højere grad understøtter bæredygtig mobilitet. Med **store krav om klima, bæredygtighed og ressourcemådehold** er det måske de kommende år vigtigere at fokusere på optimeringer og sætte store infrastrukturinvesteringer på pause indtil vi er i stand til at gennemføre dem bæredygtigt? Som udgangspunkt bør prioriteringen af nye infrastrukturprojekter gøre mere for ligheden i transporten, og så må de udpegede løsninger gerne løse flere samfundsudfordringer samtidigt. Det må forstås, at den egentlige sammenhæng er, at transport er underbeskattet mod en overbeskatning på arbejdskraft. Der må derfor også fra den danske stats side tages et opgør med begunstiggelse af bilisterne, bl.a. gennem kompensation af disse, når fx. energipriserne går op - fremtidens bilist må og skal forvente, at bilen bliver et dyrere og dyrere alternativ.

Muligvis er der behov for endnu mere **data i beslutningsprocesserne**, måske skal data på CO₂ i fremtidens transportplanlægning vægtes med og vægtes højt i prioriteringerne, måske skal faktabaserede modeller være endnu mere lokalt orienteret, idet at oplevet trængsel er forskellig fra lokalsamfund til lokalsamfund. Derudover er der behov for mere styring efter ressourceforbruget, eftersom at knaphed på dette bliver mere og mere tydeligt – en kommende læring kan være et behov for projektstyring efter andet end økonomi og en tidsplan, f.eks. styring efter CO₂ budget.

Det forudsætter, at vi i den kommende tid for alvor ser på, hvordan data og digitalisering kan bruges til at styrke en mere bæredygtig mobilitet i vores byer og største transportkorridorer. I det hele taget kan **teknologi** forventes at spille en større og større rolle i fremtidens bæredygtige mobilitet.

Gruppernes hovedbudskaber:	og tværgående fortolkning heraf:
#1: Mål før midler (f.eks. infrastruktur) #2: Løs flere udfordringer på en gang (klima, miljø, lighed, bykvalitet) #3: Koble og tænke interesser på tværs af sektorer (bl.a. sundhed) og niveauer (kommune, region, stat) -> mobilitetsråd? #4: Redefinere udvikling og gør beslutningsprocessen mere åben → vis en anden fremtid #5: Hav styr på ressourcebehov; areal, CO₂-budget, strøm, arbejdskraft → og spar (Ukraine...)	SKAB EN VISION, SAMMENHÆNGENDE MÅL OG PRIORITERING Behov for at skabe et fælles udgangspunkt med prioriterede sammenhængende mål. Visionsstyring baseret på data, og styring af ressourcebehov. SKAB EN ENTYDIG TRANSPARENT ORGANISERING Skab en entydig organisation med transparente beslutningsprocesser ud fra de prioriterede sammenhængende mål, hvor de enkelte aktørers roller er klart definerede for at opnå målene FÅ BRUGERNE TIL AT OPLEVE ENKELHED Sæt brugeren i centrum, skab letforståelig information og oplevelse af hele rejser. Skab enkelhed i priser og produkter og brug de nye digitaliseringsmuligheder. SKAB POSITIVE BUDSKABER OM KOLLEKTIV TRAFIK Vis en positiv fremtid. Kollektiv trafik er en del af løsningen for en fremtidig bæredygtig og klimavenlig transport – det budskab skal tydeligere frem af stolte medarbejdere. Budskabet til de kommende passagerer: Det skal være let, lækkert og klimarigtigt. BRUG ØKONOMISKE INCITAMENTER Både gulerod og pisk er vigtige – skab en prisstruktur med bedre balance mellem reelle udgifter ved biltrafik og bilistens omkostning (afgifter) samt incitament for at bruge kollektiv trafik, hvor det især gavner klimaet (f.eks. relativt billigere regionale rejser). FYSISKE TILTAG Samtænk og koordiner areal- og trafikplanlægning i forhold til målene, så en ubevidst prioritering af biltrafik undgås Skab bedre kollektive knudepunkter inkl. stiiinfrastruktur for fodgængere og cyklister til knudepunkter Sats på kollektiv trafik, hvor hurtige og hyppige forbindelser giver mening Integrer cyklen i den kollektive transport (last mile)
#1: Data på CO₂ skal vægtes i prioritering. Visionsstyret prioritering #2: Formidling til politikere og borgere → narrativ om grøn mobilitet (tale op). Både bruge fakta og patos #3: Entydig organisering (inkl. medfølgende incitament) → Landspolitisk mod og signaleffekt af fx. mobilitetsstyrelse #4: Lokal rolle inkl. at få KL + DR til at stå sammen om at tale grøn mobilitet #5: Økonomiske incitament: Kørselsafgifter, fortælling om at det bliver dyrere, elbiler løser det ikke, turde at lade være at kompensere	
#1: Digitalisering → Rejsehjemmel og trafikinfo, øge kendskab (fleksibilitetsbillet)+ muligheder #2: Lær af Norge og Sverige → organisering af den enkelte enhed. Politiske prioriteringer + økonomiske incitament #3: Saml – afgiv kompetencer. Fri-trafikselskaber (Prøv nyt – 2035-plan) #4: Stoppested – mødesteder, strategiske investeringer, forenkling #5: % siloer + fælles mål	
#1: Troværdighed (Information, enkelhed) #2: Prissætning af rejsen (reel pris ift. alternativer) #3: Rejsen i sin helhed (knudepunkter, skifte muligheder) #4: Identitet for den KT (stolthed i branchen) #5: Integration med cykler (Parkering, medtagning, "Last mile")	
#1: Etabler partnerskaber #2: Skab enkelhed i pris og produkter #3: Sats især på hurtige og højfrekvente forbindelser #4: Samtænk byudvikling og transportplanlægning bedre	

5 Syntese og opsamling på hovedspørgsmål

Workshoppen var struktureret om to hovedspørgsmål, som var stillet både til oplægsholderne og gruppediskussionerne.

- > *Hvad er formålet med Infrastrukturplanen – og hvad med klimaet?*
- > *Hvordan tiltrækker "man" bilister til den kollektive transport?*

Arbejdet i gruppediskussionerne var tilrettelagt på en måde, så deltagerne med deres store faglighed, og med inspiration fra oplægsholderne måske kunne nå frem til konkrete anbefalinger. En syntese over gennemgående synspunkter fra oplægsholderne i gruppediskussionerne, som giver svar på hovedspørgsmålene, er følgende:

National planlægning – helhedstænkning og handling er et "must"

Formiddagens indlæg om national planlægning fra Otto Anker Nielsen og Oskar Kleven fremhævede nogle af de samme elementer. Nemlig et **behov for at opstille mål, tænke strategisk, langsigtet, på tværs af transportformer, have bred opbakning og deltagelse** samt basere **beslutninger på et fagligt transparent grundlag**. I Danmark er det svært at se, at Infrastrukturplanen lever op til dette, mens det norske indlæg beskrev en proces, hvor mange af de elementer findes.

Hjalmar Christiansen viste, at med brug af allerede eksisterende transparente data (**Transportvaneundersøgelsen**) har man et værktøj, som kan **udnyttes** til at spille en rolle i at få skabt en fælles overordnet diskussion og forståelse af rejsemønstre og især **vise effekterne af at gennemføre større strategiske tiltag**.

Samme synspunkter kom frem i gruppedrøftelserne, hvor der blev peget på behov for **transparente beslutningsprocesser ud fra overordnede mål**, hvor de enkelte aktørers roller er klart definerede. Infrastrukturplanen vurderes ret beset ikke at redegøre for, hvilken mobilitet vi skal have i Danmark i fremtiden, og klimadimensionen vurderes som meget mangelfuld. Planen synes at være et nationalt kompromis, der også omfatter en slags fordelingspolitik. **Infrastrukturplanen** ses ikke som en plan, der reelt forholder sig til opfyldelse af nationale klimamål, men mest som et forsøg på at **imødegå trængselsproblemer med nye investeringer i fysisk infrastruktur**.

National planlægning bør prioritere andre elementer end fysisk infrastruktur

Ud over den fælles opfattelse af behov for en samlet og transparent planlægning med fokus på klare mål, er det værd at fremhæve en fælles opfattelse af behov for at have stort **fokus på andet end ny fysisk infrastruktur**. Det kan være tiltag om organisation, information, markedsføring, digitalisering, brugerbaseret fokus og sammenhængende fysisk planlægning. Et eksempel fra diskussionerne handlede bl.a. om identiteten for den kollektive trafik, om stolthed i branchen og om, at den kollektive trafik skulle "tales op". Der skulle startes en **ny fortælling om den kollektive trafik, eftersom mange ting faktisk fungerer!**

Otto Anker Nielsen formulerede det med, at der er mange **"teknologimodne" tiltag, som bør prioriteres først** – indtil vi bliver klogere på, hvordan vi - hvis overhovedet - kan anlægge og bruge ny infrastruktur på en bæredygtig måde. I Norge spiller dialogen mellem mange myndigheder, entydig organisering af planprocesser, **anvendelse af data til at vise effekter af beslutninger** og bindende aftaler om samlede bystrategier en vigtig rolle i opstillingen og udmøntningen af den nationale plan.

Der var stor opbakning i grupperne til, at der skulle opstilles **mål for og forslag til budgetter for transportsektorens klimabelastning**, og infrastrukturinvesteringer skal, på en og samme tid, løse flere udfordringer (klima, miljø, lighed og bykvalitet).

Hjalmar Christiansen fremhævede betydningen af **takstreformer i den kollektive trafik** ud fra en overordnet **prioritering af, at det skal gavne klimaet** og dermed **flytte især mellemlange ture fra bil til kollektiv trafik**. Halvdel af transportens CO₂ emission kommer fra de mellemlange ture, og det er samtidig særdeles realistisk og forholdsvist let at få den kollektive transport til at fungere i dette spænd. Dette gik igen i gruppedrøftelserne, hvor der blandt andet blev peget på et **behov for at kunne synliggøre biltrafikkens samlede omkostninger** og fremme en prisstruktur i den kollektive trafik med fokus på at motivere til at flytte ture fra biltrafik. I planlægningen af transportsystemet skal der planlægges uden meget lave frekvenser – også om aftenen - ellers mister selskaberne kunder på grund af manglende tryghed. Meget høje frekvenser kan også være uhensigtsmæssige, især i byområder, hvor der så konkurreres med cykeltrafikken. **God og enkel information til kunderne** er desuden central for at få flere passagerer.

Gruppediskussionerne og oplæggene fra de to regionale trafikoperatører fremhævede også nødvendigheden af at **inddrage kunder i dialogen om valg af løsninger**, samt nødvendigheden af at skabe god dialog mellem forskellige myndigheder og aktører. Der var opbakning til synspunktet om, at arbejdet med infrastruktur og transport i Danmark ikke er organiseret optimalt, og at der bør ske en væsentlig forbedring, så der kan **samarbejdes effektivt på tværs af sektorer (f.eks. plan og transport), organisationer og niveauer**. For at nå hertil blev der efterlyst politiske målsætninger for udviklingen af den kollektive trafik og stillet forslag om en **bedre organisering af selskaberne, eller et væsentligt forbedret samarbejde**, hvor man i Danmark kan hente stor inspiration fra og lære af skandinaviske naboer.

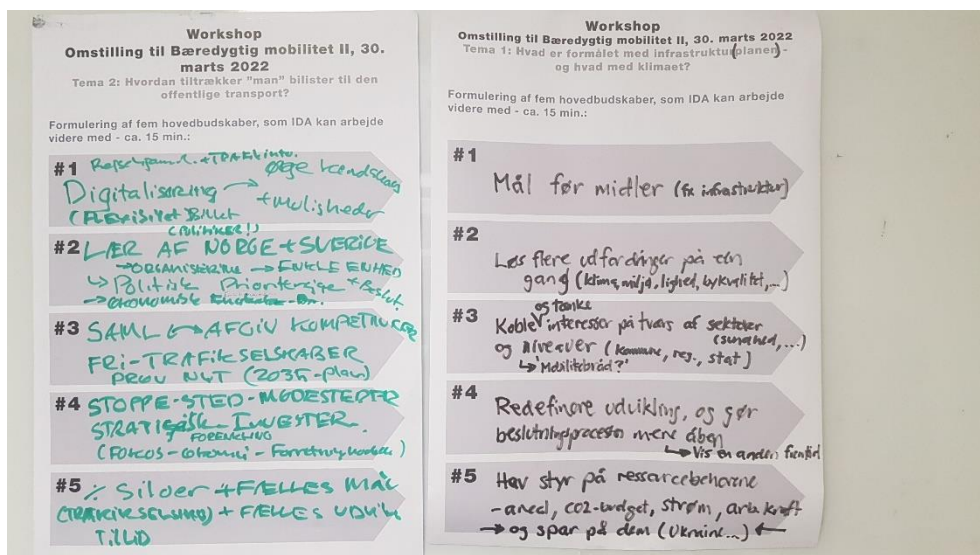
Kollektive trafikselskaber og andre regionale/lokale aktører kan bidrage. Oplæggene fra både Region Nordjylland og Region Skåne viste, at man med en **systematisk indsats kan gøre en forskel** – også internt i den kollektive trafiks univers. Fokus på enkelhed, at sætte brugeren i centrum, optimere rejseplaner ud fra kendskab til kunderne, udnytte nye digitale platforme, være omstillingsparate ved nye "normale" rejsemønstre osv. var blandt de fremhævede elementer. Punkterne blev også nævnt i gruppediskussionerne og i oplægget fra Hjalmar Christiansen. **Takstreformer** kan målrettes mod at gøre det mere attraktivt at rejse med kollektiv trafik på de rejselængder mellem ca. 15 og 75 km, hvor der samlet vurderes størst klima gevinst for samfundet ved at flytte fra

biltrafik til kollektiv transport. **Afgangsfrekvenser, tidsperioder med kollektiv trafik mv. kan også benyttes** som målrettede tiltag.

Samarbejde om knudepunkter gik også igen i flere indlæg og i gruppediskussionerne. Her var der **fokus på at tænke på "hele rejsen"** med brug af en kombination af flere transportmidler. Det drejer sig for det første om det **langsigtede med brug af byplanværktøjer** til at skabe en **intensiv byudvikling tæt på knudepunkter**, som erfaringer viser vil skabe flere kollektive passagerer – og samtidig **minimere stationsfjern byudvikling**, som modarbejder brug af kollektiv trafik. For det andet drejer det sig om at **optimere adgange til knudepunkter**. Det omfatter både gode korrespondancer mellem tog- og bustrafik og gode direkte stiforbindelser for fodgængere og cyklister. For det tredje gælder det om at **gøre selve knudepunktet mere attraktivt** med gode parkerings- og serviceforhold for cykler, korte gangafstande, gode venteforhold, overskuelighed, enkel information mv.

Bilag A Tekst fra gruppearbejder

Bilaget er en renskrivning af tekst, som hver af de fem grupper nedskrev under gruppearbejdet på de udleverede plancher.



Eksempel på to grupper nedskrevne hovedbudskaber på plancher

Gruppe 1 – med tema 'Hvad er formålet med infrastrukturplanen – og hvad med klimaet?'

1) Hvad er dine to vigtigste anbefalinger til at få klimaproblemet ind i mobilitetsplanlægningen i Danmark, så transportsektoren bidrager til CO₂ reduktionen? (spørgsmål tænkt over på forhånd)

- > Ikke tænke enten-eller, men både og (ift. KT og bilen)
- > Tænk regionalt (jf. Hjalmar)
- > Brug skattepolitik til at flytte ture til lav-CO₂
- > Mål før middel! (Jf. Norges mål)
- > Fokuser mere på adgang (ture) end transport (km)
- > Samtænk parkering/byudvikling...
- > Udnyt KT her og nu til at spare
- > Tænk bæredygtighed bredere end bare CO₂
- > Planlægning for alle niveauer (som f.eks. i Norge)
- > Energieffektivitet (og ressourceeffektivitet)
- > CO₂- budget for transport med 2023 og 0

2) Hvordan bringes den grønne omstilling ind i hjertet af transportplanlægning?

- > Formuler målene først
- > mere fokus på sundhed
- > Finde nye "udviklingstrofæer" som er grønne → grøn udvikling
- > Prissæt arealet rigtig – også det afledte arealbehov til P og kommunale veje
- > "Landsplansdirektiv"
- > CO₂-budget
- > Generel ressource-fokus, også bredere

- > Tænk over covid-konsekvenserne
- > Tænk sektorer sammen (miljø, bolig, sundhed....)
- > Husk også det personlige + narrativet
- > Koble med en vindersag

3) Hvem skal organisere proces og planlægning for den grønne mobilitet? Herunder organisering, realisering og finansiering:

- > Mobilitetsstyrelse som driver proces og vidensudvikling/deling (ministerium? mobilitetsråd?)
- > "Frihed under ansvar" til kommunerne (så de ikke bare underbyder hinanden)
- > Mere koordinering (også politisk) mellem niveauer (fx. mht ladestandere)
- > Åbenhed i beslutningerne (jf. Sverige)
- > Lederskab – mobilitet svært at løfte til politisk ledelse

4) I lyset af Ukraine-krisen er der kommet enormt fokus på energiforbrug. Hvordan udnyttes dette momentum i transportplanlægningen? Hvilke transportformer er mest energieffektive?

- > Mere planøkonomi i stedet for markedsøkonomi (å la fingerplan)
- > Stå sammen om at sparre på energien og opnå uafhængighed
- > Mere fokus på lighed
- > Mere fokus på A i ASI

Opsamling med hovedbudskaber:

- #1:** Mål før midler (f.eks. infrastruktur)
- #2:** Løs flere udfordringer på en gang (klima, miljø, lighed, bykvalitet)
- #3:** Koble og tænke interesser på tværs af sektorer (sundhed) og niveauer (kommune, region, stat) og mobilitetsråd?
- #4:** Redefinere udvikling og gør beslutningsprocessen mere åben → vis en anden fremtid
- #5:** Hav styr på ressourcebehovene. Areal, CO₂-budget, strøm, arbejdskraft → og spar på dem (Ukraine...)

Gruppe 2 - med tema 'Hvad er formålet med infrastrukturplanen – og hvad med klimaet?'

1) Hvad er dine to vigtigste anbefalinger til at få klimaproblemet ind i mobilitetsplanlægningen i Danmark, så transportsektoren bidrager til CO₂ reduktionen? (spørgsmål tænkt over på forhånd)

- > DATA på CO₂ skal vægtes i prioritering
- > Visionsstyret metode/planlægning + ambitioner (NB. politisk kompromis)
- > Prioritering!
- > Politisk mod – nationalt kompromis
- > Afkoble by og land – diskussion
- > Formidling til politisk niveau + borgerne → narrativ
- > Den kollektive trafik skal tales op
- > Kørselsafgifter
- > Cykler fylder for lidt
- > Mere patos – både klima og komfort (ego)

2) Hvordan bringes den grønne omstilling ind i hjertet af transportplanlægning?

- > Ikke besvaret

3) Hvem skal organisere proces og planlægning for den grønne mobilitet? Herunder organisering, realisering og finansiering:

- > Landspolitikere har ansvar for overordnet organisering i KT
- > Udfordring: gæld i selskaber
- > Brug for helt overordnet styring af al grøn mobilitet → mobilitetsstyrelse (signal)
- > Lokale mobilitetsudvalg inkl. store virksomheder
- > KL + DR større rolle
- > Organisering løser ikke alt → incitament til samarbejde

4) I lyset af Ukraine-krisen er der kommet enormt fokus på energiforbrug. Hvordan udnyttes dette momentum i transportplanlægningen? Hvilke transportformer er mest energieffektive?

- > Kør mindre (fossil) bil: Korte ture på cykel og cykelfradrag
- > Udnyt transportmidler bedre: Mest KT til flest og samkørsel
- > Turde lade være med at kompensere

Opsamling med hovedbudskaber:

- #1:** Data på CO₂ skal vægtes i prioritering. Visionsstyret prioritering
- #2:** Formidling til politikere og borgere → narrativ om grøn mobilitet (tale op). Både bruge fakta og patos
- #3:** Entydig organisering (inkl. medfølgende incitament) → Landspolitisk mod og signaleffekt af fx. mobilitetsstyrelse
- #4:** Lokal rolle inkl. KL + DR stå sammen om at tale grøn mobilitet
- #5:** Økonomiske incitamenter: Kørselsafgifter, fortælling om at det bliver dyrere, elbiler løser det ikke, turde at lade være at kompensere

Gruppe 1 med tema 'Hvordan tiltrækker "man" bilister til kollektiv transport?'

1) Hvad er dine to vigtigste anbefalinger til at få bilture erstattet med ture i den kollektive trafik? (spørgsmål tænkt over på forhånd)

- > Data → planlægning
- > Digitalisering – kundeforbedring
- > Mødesteder v. stationer
- > Frekvens - smart tilpasning efter potentiale
- > Land/by skelen → forpligt
- > Finansiering som følger målet
- > Energipriser → voucher til kollektiv trafik
- > Synlighed

2) Hvilke ændringer skal der ske i den kollektive trafik for at den tiltrækker bilister? Og hvad skal man ikke gøre?

- > Tilskud fra det offentlige – for mange aktører (Skånemodell)
- > Organisationens setup virksomheder m. beslutning + budget
- > Synlighed for kollektiv trafik → voucher til din ven/kollega
- > Ny struktur i takster
- > For høj indstigningspris
- > Bom-penge

2) Hvordan får vi placeret den kollektive trafik som et bidrag til løsning af klima-krisen

- > Ikke besvaret

3) Hvordan kan samspillet mellem kollektiv trafik og cyklisme understøttes? Og hvordan sikrer man den geografiske dækning for dem, der ikke cykler?

- > Udvikling og investering i knudepunkter også de mindre + bedre skift + flere adgange til stationer + parkering til cykler

Opsamling med hovedbudskaber:

#1: Digitalisering → øge kendskab (fleksibilitetsbillet) + muligheder

#2: Lær af Norge og Sverige → organisere enkelte enhed.

Politiske prioriteringer + økonomiske incitamenter

#3: Saml – afgiv kompetencer. Fri-trafikselskaber (Prøv nyt – 2035-plan)

#4: Stoppested – mødesteder

#5: % siloer + fælles mål

Gruppe 2 med tema 'Hvordan tiltrækker "man" bilister til kollektiv transport?'

1) Hvad er dine to vigtigste anbefalinger til at få bilture erstattet med ture i den kollektive trafik? (spørgsmål tænkt over på forhånd)

- > Branchen skal tale sig selv op! Vi gør hvad vi kan for de midler der er
- > Den KT skal være troværdig
- > Prisen skal være i orden for at benytte KT
- > Der skal arbejde med den fulde rejse!
- > Fra A → bus → tog → metro → B
- > Den reelle kostpris for brug af bil skal frem
- > Lukning af spor er ødelæggende, især i sommertiden hvor der er mange langtursrejsende → bedre prioritering
- > God information om rejsen før rejsen/og undervejs. En "Momondo" for rejseplanen.dk
- > Legitimt at have bil - med i rejseplanen?
- > Simplificering – den sjældne kunde, blive hyppig

1) Hvilke ændringer skal der ske i den kollektive trafik for at den tiltrækker bilister? Og hvad skal man ikke gøre?

Hvad skal man ikke gøre?

- > Gratis transport
- > Opbygning af vejnet og P-plads i City
- > Billig bil indkøb
- > Gør det svært at sætte cykler
- > Usynlig for personale

Hvad skal man gøre?

- > Billetten skal gælde hele vejen, fra A til B
- > Tilgodese individualisme (stillezone)
- > Forenkling af billetsystemet, gennemskueligt system, timebilletter
- > Simpelt og nemt
- > Skiftsteder skal være bedre – og give en god oplevelse. Nemt at parkere bil/cykel
- > Forankring med lokalsamfund (med opholdsfaciliteter)

2) Hvordan får vi placeret den kollektive trafik som et bidrag til løsning af klima-krisen

- > KT er i sin natur klimavenlig
- > Får "Ikke-kunder" ombord i KT. Dvs. lad bilen stå
- > Opfattelse af hvad KT reelt er. Skal ud bredes (offentlig trafik)
- > Slippe af med KT som ikke er kollektiv
- > Flytte fra bil til KT
- > Afgiftshåndtering på fossile brændstoffer

3) Hvordan kan samspillet mellem kollektiv trafik og cyklisme understøttes? Og hvordan sikrer man den geografiske dækning for dem, der ikke cykler?

- > Sikre parkeringsmuligheder
- > Medtage cykel på rejsen
- > Infrastruktur til station/holdeplads
- > By-delecykler ("Last-mile")

Opsamling med hovedbudskaber:

- #1:** Troværdighed (Information, enkelhed)
- #2:** Prissætning af rejsen (reel pris ift. alternativer)
- #3:** Rejsen i sin helhed (knudepunkter, skifte muligheder)
- #4:** Identitet for den KT (stolthed i branchen)
- #5:** Integration med cykler (Parkering, medtagning, "Last mile")

Gruppe 2 med tema 'Hvordan tiltrækker "man" bilister til kollektiv transport?'

1) Hvad er dine to vigtigste anbefalinger til at få bilture erstattet med ture i den kollektive trafik? (spørgsmål tænkt over på forhånd)

(alene ud fra COWIs deltagers noter)

- > Realisering af timemodellen, højere frekvens for at opnå større frihed og mindre ventetid

- > Øge rejsehastighed inkl. kombinationsrejser, bedre priser – MEN især tiltag overfor biltrafik
- > Mindske barrierer for skift/kombinationsrejser, herunder også rydde op i regelsæt, der spænder ben for fleksibilitet i dag
- > Større enkelhed i oplevelse af rejsen (f.eks. ikke rimeligt, at DSB opfordrer kunder til selv at søge info), kræver også takstreform
- > Satse på ruter/rejsemål, hvor der er volumen til at transportere hurtigt og højfrekvent
- > Tænke på målgrupper. a) Unge; gøre det attraktivt for dem inden de vælger bil. b) Ældre; der bliver flere og flere og ældre bliver mere og mere aktive med stort behov for at rejse – og kan gøre det uden for myldretider
- > Flexibilitet i udbuddet, som modsvarer det "moderne" menneskes behov for at kunne træffe individuelle valg – kunder i dag og i fremtiden er ikke de samme som for 20 år siden
- > Ovenstående betyder også, at der måske kommer en stigende andel brugere, der ikke er daglige brugere og derfor stiller større krav om enkelhed, information mv
- > Afgiftssystem favoriserer indkøb af biler og dermed biltransport

1) Hvilke ændringer skal der ske i den kollektive trafik for at den tiltrækker bilister? Og hvad skal man ikke gøre?

(alene ud fra COWIs deltagers noter)

Hvad skal man ikke gøre?

- > (ikke drøftes særskilt)

Hvad skal man gøre?

- > Skabe sammenhæng mellem de forskellige muligheder
- > For pendlere er forbedring af rejsetid afgørende parameter. For fritidsrejsende er det måske i højere grad prisen
- > For pendlere kan der også arbejdes med pris; f.eks. ved at ændre takstrukturen, så langer rejser bliver relativt billigere
- > Være parat med virkemidler ved "livsskift", f.eks. jobskifte, nyt studie og skift af bolig
- > Være bedre til at samarbejde med andre partnere ud over de kollektive trafikelskaber, f.eks. med virksomhedspakker/partnerskaber á la eksempel fra Malmø
- > Udfordre regelsæt, udnytte "fri"ordninger til at afprøve løsninger. I dag f.eks. ikke muligt at henvise til "knudepunkter" fra motorveje
- > Være bedre til at fortælle om de fordele, der er ved kollektiv trafik. F.eks. har S-tog eksisteret "altid" og folk tænker måske ikke på, at det faktisk også er et meget miljøvenligt rejsetilbud
- > Vi skal have et kvalitetstilbud, som nye passagerer møder. Dvs. også være parat med et godt udbud, når der kommer yderligere afgifter/road pricing mv på biltrafik
- > Kan prisstrukturen blive mere fleksibel med inspiration fra flybranchen? I kollektiv trafik er det "næsten" samme pris uafhængig af tidspunkt

2) Hvordan får vi placeret den kollektive trafik som et bidrag til løsning af klima-krisen

(alene ud fra COWIs deltagers noter)

- > Kollektiv trafik er allerede en del af løsningen – måske vigtigt at få det fremhævet, selvom kollektiv trafik ikke (alene) er løsningen
- > Også, at der tages store initiativer om at gøre selve driften så grøn som muligt

3) Hvordan kan samspillet mellem kollektiv trafik og cyklisme understøttes? Og hvordan sikrer man den geografiske dækning for dem, der ikke cykler?

(alene ud fra COWIs deltagers noter)

- > Kræver partnerskaber mellem mange aktører
- > En række små tiltag skal tilsammen styrke muligheden – herunder transport til og fra terminaler, færdsel på terminaler, cykelparkering, mikromobilitetsløsninger, attraktive ventefaciliteter
- > Få skabt (nationalt?) typer af samarbejdsmodeller med en helhedsorienteret tilgang, som lokale aktører kan arbejde ud fra og tilpasse til de helt lokale forhold
- > Kollektive trafikselskaber kan være udfarende, da de kender kunderne

Opsamling med hovedbudskaber:

#1: Etabler partnerskaber

#2: Skab enkelhed i pris og produkter

#3: Sats især på hurtige og højfrekvente forbindelser

#4: Samtænk byudvikling og transportplanlægning bedre