

# Anbefalinger til Omstilling til Bæredygtig mobilitet

## Indledning

IDAs fagtekniske selskaber for Trafik & Byplan, Rail og Grøn Teknologi var værter for og arrangører af en heldagsworkshop den 30. marts 2022 i IDA med det overordnede tema, "Omstilling til Bæredygtig Mobilitet II". Workshoppen var en opfølgning på en lignende workshop i september 2020, hvis resultater og anbefalinger kom i rapporten "[Omstilling til bæredygtig mobilitet](#)", der udkom i april 2021.

Formålet med workshoppen i marts 2022 var at sætte fokus på Infrastrukturplanen, klimaet og potentialet i den offentlige transport. Det var arrangørernes ønske, at resultatet af workshoppen skulle være en række konkrete anbefalinger til omstilling til bæredygtig mobilitet, som IDA kan anvende.

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

Dette notat sammenfatter workshoppens anbefalinger og diskussioner. I bilaget findes en oversigt over workshoppens formål og oplæg samt en uddybet version af workshoppens anbefalinger.

## Anbefalinger

På basis af oplæg og diskussioner på workshoppen blev nedenstående overordnede anbefalinger formuleret i rapporten fra workshoppen. Anbefalingerne beskriver, hvordan klimahensyn kan komme ind i planlægning og udvikling af transportsektoren i Danmark, og hvordan bilister kan flyttes over i den kollektive trafik:

### 1. Skab en vision, sammenhængende mål og prioritering

Der skal skabes et fælles udgangspunkt med prioriterede sammenhængende mål. Med visionsstyring baseret på data, og styring af ressourcebehov.

## **2. Skab en entydig transparent organisering**

Der skal skabes en entydig organisation med transparente beslutningsprocesser ud fra de prioriterede sammenhængende mål, hvor de enkelte aktørers roller er klart definerede for at opnå målene.

## **3. Få brugerne til at opleve enkelhed**

Sæt brugeren i centrum, skab letforståelig information og oplevelse af hele rejsen. Skab enkelhed i priser og produkter og brug de nye digitaliseringsmuligheder.

## **4. 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.

## **5. 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 incitamenter for at bruge kollektiv trafik, hvor det især gavner klimaet (f.eks. relativt billigere regionale rejser).

## **6. Fysiske tiltag**

Samtænk og koordinér areal- og trafikplanlægning i forhold til målene, så en ubevidst prioritering af biltrafik undgås.

Skab bedre kollektive knudepunkter inkl. stiinfrastruktur for fodgængere og cyklister til knudepunkter.

Sats på kollektiv trafik, hvor hurtige og hyppige forbindelser giver mening.

Integrér cyklen i den kollektive transport.

## **Syntese af workshoppens diskussioner**

På workshoppen "Omstilling til bæredygtig mobilitet II" blev der sat fokus på organisering og planlægning af persontransporten og arealanvendelsen i Danmark samt regulering af transportvalget ved hjælp af takster. Det er med erfaringer fra Norge og Sverige blevet tydeligt, at det faktisk kan lade sig gøre at få transporten til at bidrage til målet om 70% reduktion af de danske klimagasudledninger i 2030 sammenlignet med 1990. Et vigtigt middel hertil er at få bilisterne på de mellemlange afstande over i den kollektive transport, hvilket kan lade sig gøre. Vi har faktisk i Danmark et eksempel på dette - nemlig i Nordjylland.

Derfor skal klimaet og transportens energiforbrug højere op på den politiske dagsorden. Infrastrukturplanen bør sættes på hold, indtil der er styr på klimabelastningen og transportens bidrag hertil i Danmark. Visionen er, at cykler og elcykler klarer mange af de korte ture, og den kollektive trafik klarer en del af de resterende korte ture og mange mellemlange ture. Dette kan gennemføres ved at

- den kollektive trafik bliver en væsentlig del af løsningen på klimaudfordringen og trængselsudfordringen,
- der gennemføres en takstreform, så den kollektive trafik bliver prismæssigt konkurrencedygtig på de mellemlange afstande,
- der sker en prioritering i køreplanslægningen, så frekvenser og ruter indrettes efter de mellemlange afstande,
- byplanlægning bliver en væsentlig del af løsningen på klimaudfordringen og trængselsudfordringen, med fremme af cyklismen.
- skatter og afgifter anvendes til at ændre adfærd i en klimarigtig retning.

Hvis Danmark skal nå klimamålet på 70 % CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 er det nødvendigt med en række tiltag, ikke mindst på transportområdet, der skal tilpasses såvel en national som en regional kontekst i den konkrete udformning.

CO<sub>2</sub>-emissionen fra transport kan reduceres med følgende procenter, hvis der arbejdes systematisk med henblik på at bidrage til klimamålet:

- Elbiler kan give en reduktion på 20-25%<sup>1</sup>
- Cykler og elcykler kan give en reduktion på op til 10%<sup>2</sup>
- Kollektiv trafik kan give en reduktion på 10-20%, med takstreform som vigtigste element og understøttet af god køreplanslægning<sup>3</sup>

Men hvad så med resten af vejen til reduktionen på 70% – dvs. de resterende 15%-30%?

Her kan adfærdsregulerende tiltag - bl.a. i form af klimaafgifter på benzin og skrotningspræmie på fossibiler samt anvendelse af transportfradraget bidrage til at fremme en bæredygtig mobilitet.

Ind til mulighederne for en optimeret anvendelse af eksisterende infrastruktur ved hjælp af ovenstående anbefalinger er udnyttede, bør der ikke anlægges ny infrastruktur, der medfører øgede klimapåvirkninger. Der vil dermed være projekter i Infrastrukturplanen, som i klimaets navn ikke bør gennemføres.

Vi har databaseret viden om strategier, der kan nedbringe persontransportens klimabelastning. Dermed har vi en etisk forpligtelse til at få problemerne løst.

Lad os gøre det!! Ingeniørforeningen IDA står klar med viden og metoder hertil.

---

<sup>1</sup> Elbilkommissionens rapport, 2021

<sup>2</sup> Baseret på analyser fra TU Data

<sup>3</sup> Baseret på analyser fra TU Data

## **BILAG: Sammenfatning af workshoppen**

### **Workshoppens fokus**

Workshoppen havde to temaer:

**Tema 1: "Hvad er formålet med en infrastrukturplan - og hvad med klimaet?"**

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

COWI har for arrangørerne skrevet rapporten "[Omstilling til bæredygtig mobilitet II, Opsamling fra seminar 30. marts 2022](#)", hvor der refereres kort til den tidligere rapport Omstilling til Bæredygtig mobilitet fra 2021, og som indeholder referater af oplæggene, sammenfatning af synspunkterne i gruppearbejderne samt opstilling af anbefalinger og synteser.

Der henvises til denne rapport for en nærmere gennemgang af oplæggene og gruppernes arbejde på workshoppen.

Som forberedelse til workshoppen 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 CO<sub>2</sub> reduktionen? Deltagernes refleksioner var med til at give retning for drøftelserne i gruppearbejdet.

### **Sammenfatning af workshoppens oplæg**

Infrastrukturplanen er en langsigtet plan baseret på et bredt forlig, men der mangler en helhedsplan for den kollektive transport, og klimaet fylder meget lidt og er ikke retningsgivende for nogen af beslutningsprocesserne i tilknytning til Infrastrukturplanen.

Infrastrukturplanens projekter mangler sammenhæng og har i nogle tilfælde modstridende forudsætninger, så projekterne modarbejder hinanden.

Erfaringer fra Norge viser, hvordan en national infrastrukturplan kan integrere klimamålsætninger. Den norske Nationale Transport Plan NTP udtrykker den overordnede politiske plan for transportsektoren i Norge i et 12 års perspektiv. FN's Verdensmål SDG-målene (Sustainable Development Goals) sætter retningen for planen, herunder vedr. klimabelastningen fra transporten, så planen udstikker det langsigtede mål om et effektivt og trygt transportsystem i 2050 i overensstemmelse med øvrige nationale målsætninger.

Det bemærkelsesværdige ved den norske transportplan er, at der arbejdes meget struktureret og organisatorisk stramt med planen. Der er opbygget en organisatorisk struktur, så viden deles på tværs af organisatoriske strukturer, og de beslutninger, der tages, er funderet i viden og de opsatte mål, der er kendt af alle parter.

Forskellen mellem Norge og Danmark på dette punkt er meget stor, og det er åbenlyst, at den norske systematik med en tydelig målstyring, anvendelse af data og en tværgående organisation er

væsentlig mere effektiv end den danske model, både hvad angår anvendelsen af data til at tage beslutninger, men også til at fastholde fokus på de overordnede mål.

Hvis organisering og målsætning kommer på plads, vil det være muligt og afgørende for både klimadagsordenen og trængslen at tiltrække bilister til den kollektive trafik.

Erfaringer fra Skånetrafikken og Nordjyske Jernbaner viser, at det er muligt at tiltrække bilister til den kollektive transport. Betydelige stigninger i antallet af passagerer og passagerkilometer kan opnås ved systematisk arbejde: Tog og busser skal komme til tiden, og infrastrukturen skal være i orden. Desuden skal materiellet være indbydende, komfortabelt, rent og lækkert, og IT-mæssigt skal det også være tiltrækkende.

Skånetrafikken blev grundlagt, da man dannede Region Skåne i 1999, hvor Skånetrafikken fik ansvaret for et større arbejde for målrettet at fremme den kollektive trafik. Der er mål for bæredygtighed, kundetilfredshed og punktlighed. Infrastrukturen bliver bedre og bedre, med direkte forbindelser og gode opkoblinger. Togene og forbindelserne hertil går til tiden og går den direkte vej, så transporttiden bliver minimeret. IT-løsningerne er i top, umiddelbare og lette at gå til. Endvidere samarbejdes med uddannelsesinstitutioner og virksomheder, der får specialtilbud.

Nordjyske Jernbaner er også startet med en ny organisering, da Nordjyske Jernbaner overtog togdriften på den statslige jernbane mellem Aalborg og Frederikshavn samt kørslen med regionaltog mellem Aalborg og Skørping. Der blev etableret et tæt samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab og Region Nordjylland og formuleret et fælles grundlag, sat mål og optimeret på frekvenser, ruter og antal skift.

Der kan sættes fart på sådanne omstillingsprocesser, hvis der fra statens side laves takstreformer og bruges redskaber som skatter og afgifter, så den kollektive transport bliver mere attraktiv. Takstreformen skal sikre, at det er ture på distancerne mellem 14 og 72 km, der gøres attraktive at tage med den kollektive transport. Halvdelen af transportens CO<sub>2</sub>-emission kommer i dette spænd, og at det er særdeles realistisk og forholdsvis let at få den kollektive transport til at fungere netop i dette spænd.

I planlægningen af transportsystemet skal der planlægges uden meget lave og meget høje frekvenser. Ved lave frekvenser, mister den kollektive trafik marked til bilen på grund af ventetiden. Dette gælder særligt om aftenen, hvor passagerernes tryghed spiller en særlig rolle. Omvendt skal høje frekvenser undgås på korte afstande, fordi det konkurrerer med cykeltrafikken. Information til kunderne er desuden fuldstændig centralt.

## **Uddybet version af workshoppens anbefalinger**

### **1. Skab en vision, sammenhængende mål og prioritering**

- Skab et fælles udgangspunkt med prioriterede sammenhængende mål. Med visionsstyring baseret på data, og styring af ressourcebehov.
- Sæt overordnede mål, som kan anvendes til at prioritere ud fra, og som indfrier nationale mål på klimaområdet – 70 % CO<sub>2</sub>-reduktion. Mål på sundhedsområdet, trængselsområdet eller andre områder kan kombineres med miljø- og klimamål.
- Sats på kollektiv trafik, hvor der er tilstrækkeligt markedsgrundlag.

## **2. Skab en entydig transparent organisering af den kollektive transport**

- Behov for transparente beslutningsprocesser ud fra de fastsatte overordnede mål, hvor de enkelte aktørers roller er klart definerede for at opnå målene.

## **3. Få brugerne til at opleve enkelhed**

- Sæt brugeren i centrum, skab letforståelig information og oplevelse af hele rejsen. Skab enkelhed i priser og produkter og brug de nye digitaliseringsmuligheder.
- Den kollektive trafiks produkter forenkles og fokuseres efter kundens behov både før og under rejsen.

## **4. Skab positive budskaber om kollektiv trafik**

- Vis en positiv fremtid. Kollektiv trafik er en del af løsningen for en fremtidig bæredygtig og klimavenlig transport – dette positive budskab skal tydeligere frem af stolte medarbejdere. Budskabet til de kommende passagerer: Det skal være let, lækkert og klimarigtigt.
- Den kollektive trafik skal tales op og ikke ned – med en fortælling om, hvor dygtigt og smidigt afviklingen i den kollektive trafik trods alt forløber

## **5. Brug økonomiske incitamerter**

- Brug viden om transportvaner til at lave en takstreform.
- Både gulerod og pisk er vigtige – skab en prisstruktur med bedre balance mellem reelle udgifter ved biltrafik og bilistens omkostning (afgifter) samt incitamerter for at bruge kollektiv trafik, hvor det især gavner klimaet (f.eks. relativt billigere regionale rejser).

## **6. Fysiske tiltag**

- Samtænk og koordinér areal- og trafikplanlægning i forhold til målene, så en ubevidst prioritering af biltrafik undgås og cykeltrafik fremmes.
- Skab bedre kollektive knudepunkter inkl. stiinfrastruktur for fodgængere og cyklister til knudepunkter
- Sats på kollektiv trafik, hvor hurtige og hyppige forbindelser giver mening.
- Integrér cyklen i den kollektive transport.