

IDA

# OMSTILLING TIL BÆREDYGTIG MOBILITET III

OPSAMLING FRA FIRE WORKSHOPS NOVEMBER-DECEMBER 2023

ADRESSE COWI A/S  
Parallelvej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

## Indledning

### Baggrund

IDAs selskaber for Trafik og Byplan, Rail og Grøn Teknologi var værter for fire workshops afholdt i november og december 2023 i IDA-huset med det overordnede tema, "Omstilling til Bæredygtig Mobilitet III". Deltagerantallet var på mellem ca. 30 og ca. 50 personer. IDAs arbejdsgruppe for de fire workshops havde inviteret fagpersoner fra universiteter, trafikselskaber, interesseorganisationer, regioner, kommuner og styrelser. I øvrigt var tilmeldingen åben for alle. De fleste af deltagerne kom fra faglige miljøer inden for fysisk planlægning eller trafikplanlægning og -organisering.

### Fire afholdte workshops

Hver af de fire workshops blev afholdt på en hverdag mellem kl. 15 og 18 og omfattede faglige præsentationer, gruppearbejde om udvalgte spørgsmål og opsamling i plenum.

Formålet med de fire workshops var at drøfte den kollektive transports udviklingsmuligheder, både i by og på land og i sammenhæng med byplanlægning, som et vigtigt bidrag til at mindske klimapåvirkning fra transport.

Denne opsamling sammenfatter væsentlige pointer og anbefalinger fra de fire workshops og nævner eksempler på tiltag, som blev omtalt af deltagerne.

Slides fra præsentationer og videoer fra de fire workshops kan findes på IDAs hjemmeside.

PROJEKTNR.

A267668

DOKUMENTNR.

A267668-001

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

10. januar 2024

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

hgr

KONTROLLERET

nsmn

GODKENDT

ashj

## Workshop 1: De største byer

Præsentation: Kollektiv trafik og byplan ved Hjalmar Christiansen, Projektleder Transportvaneundersøgelsen, Center for Transport Analytics, DTU

Præsentationens hovedbudskaber var baseret på brug af den nationale transportvaneundersøgelse, TU. Data herfra viser meget klart, at **stationsnærhed er afgørende for togs markedsandel af det samlede antal ture**. For alle ture foretaget af danskere gælder, at markedsandelen falder fra ca. 15% ved en afstand på 600 m til en andel på ca. 5% ved en afstand på 2 km. Det betyder også, at transportvaner i de større byer (som alle har stationer) alt andet lige i højere grad omfatter kollektiv transport end i andre områder i Danmark. Data viser desuden, at **i de stationsnære områder er brugen af cykel og gang også hyppigere**. I det største byområde i Danmark, København, er det tydeligt, at de centrale dele / Københavns kommune har en god stationsnærhed, hvorimod det samme ikke er gældende i de omkringliggende nabokommuner, hvilket indikerer, at **der i omegnskommuner er større potentiale for at øge togs markedsandele** med nye baner end i de centrale bydele.

Præsentation: Fingerplan 2.0 ved arkitekt Rune Christiansen, deltager i arbejdsgruppen for Fingerplan 2.0.

Arkitektforeningen er ved at forberede en **arkitektkonkurrence om "Fingerplan 2.0", hvor mobilitet fylder meget**. Forud for konkurrencen er gennemført en proces med at skabe interesse og inddrage borgere, foreningsliv og interesseorganisationer i Storkøbenhavn. Desuden har en ekspertgruppe bidraget med viden i et "Samtalehæfte". Borgerprocessen førte til et **borgermanifest**, som på mobilitetsområdet omtalte **ønsket om at skabe flere attraktive, selvforsynende byer og bydele samt at styrke aktiv mobilitet og kollektiv transport**.

Præsentation: Grøn mobilitet i Aarhus ved Morten Skou Nicolaisen, Afdelingsleder i Mobilitet, Magistraten for Teknik og Miljø, Aarhus Kommune

Aarhus Kommune har haft en proces, hvor politikerne har taget stilling til "retningen" for den fremtidige mobilitet. Her har resultatet været **et ønske om en klimavenlig udvikling udtrykt ved håndfaste reduktionsmål for CO<sub>2</sub> udslip**. Det kom til udtryk i politikernes valg af et **visionsscenarie med titel "Climate-Ville"**. Kommunens CO<sub>2</sub> reduktions mål svarer til, at antallet af kørte km med fossildreven køretøjer skal reduceres med 75%. Det forventes ikke at kunne opnås alene ved overgang til elbiler. Det kræver også at kunne mindske transportbehovet, og hertil er kobling mellem mobilitet og fysisk planlægning vigtig. Forvaltningen er nu ved at opstille forslag til, hvordan man kan nå målene. Her indgår **tiltag, der styrker kollektiv trafik og aktiv transport, hvilket kræver plads, som skal tages fra veje og parkering til biler**. Erfaringen er, at politikerne er mest villige til at beslutte **restriktive tiltag, når de samtidig giver bedre kvalitet i byens rum til gavn for borgerne** (ophold, fredelige arealer, grønt islæt mv).

Endelig blev det pointeret, at den nationale metode for samfundsøkonomisk vurdering (TERESA) af infrastrukturprojekter giver en samlet økonomisk værdi

uden, at der samtidig indgår vurdering af, hvor godt projektet lever op til eventuelle målsætninger. I Tyskland (bl.a. i Kiel) er der set eksempler på metoder, der i højere grad fokuserer på, hvordan en investering/projekt bidrager til at opfylde målsætninger – f.eks. om en øget kollektiv trafik andel.

### Gruppearbejde

Grupperne fokuserede på følgende spørgsmål:

- > *Hvilke planlægningsmæssige greb kan uden større ændringer i infrastrukturen anvendes for at styrke den kollektive trafik og generelt skabe bæredygtig mobilitet på kort sigt?*
- > *Hvilke planlægningsmæssige greb og hvilke større ændringer i infrastrukturen kan anvendes for på længere sigt styrke den kollektive trafik og generelt skabe bæredygtig mobilitet?*
- > *Hvem er aktørerne for at denne udvikling kan finde sted?*

Blandt de kortsigtede greb blev fremhævet **"små" fysiske og digitale tiltag**, som kan **forbedre forholdene for tilbringertrafik (gang og cykling) til og på stationer/terminaler**. Men også den kollektive trafik i sig selv kan forbedres ved at **skabe hurtigere forbindelser**, ligesom konkurrenceforholdet til brug af bil kan forbedres ved at **ændre takststrukturer og gøre f.eks. parkering dyrere**.

På længere sigt blev fremhævet brug af **arealplanlægningen som et redskab** til at styrke kollektiv trafiks konkurrencesituation med **fortætning i stationsnære områder**. Økonomiske tiltag med f.eks. **ændring af befordringsfradrag** blev også nævnt.

Vigtigt for de foreslåede greb var et **ønske om at få alle involveret** – stat, regioner, kommuner, private aktører og borgere. For at kunne skabe en indsats mod mål om mindre klimabelastning blev det fundet **vigtigt, at der skabes motivation og ansvar fra statslig side**, f.eks. med en mobilitetsstyrelse ligesom **regioner kan have en vigtig rolle for koordinering af initiativer på regionalt niveau**. Et meget vigtigt element er stationer/terminaler/knudepunkter, hvor man både kan skabe et større marked for kollektiv trafik ved fortætning og kan arbejde med at forbedre forholdene for brugerne. Det store spørgsmål er, **hvem der kan/vil være den samlende enhed for udvikling af stationer/terminaler** på tværs af grundejere (inkl. banarealer), kommune, trafikelskaber og private erhvervsdrivende med det sigte at styrke den kollektive trafik.

## Workshop 2: Landdistrikter og mindre byer

Præsentation: Trafik i landdistrikterne, ved Hjalmar Christiansen, Projektleder Transportvaneundersøgelsen, Center for Transport Analytics, DTU

I modsætning til de tætte byområder i større byer, som giver potentiale for at tilbyde kollektiv trafik med relativt hyppige intervaller, har mindre byer og landdistrikter den udfordring, at der **ikke er "marked" til en hyppig kollektiv trafikbetjening**. Situationen er derfor, at en meget stor del af folks ture sker i bil,

hvilket også viser sig i et **bilejerskab, der vokser med faldende bystørrelse**. Resultater fra Transportvaneundersøgelsen viser, at danskeres brug af kollektiv trafik i hverdagen afhænger af frekvensen, hvor tal viser, at **minimum halvtimesdrift er vigtig på ture med rejsetider i samme størrelsesorden som driftsintervallet** (hvilket gælder mange af de regionale rejser mellem ca. 15 og 70 km<sup>1</sup>). **Brugergrundlaget (markedet) i landdistrikter og mindre byer er dog sjældent stort nok til en sådan service**. Derfor er det vigtigt at vurdere, hvad man så kan tilbyde. F.eks. kan kollektiv transport mellem to større byer også undervejs på ruten betjene mindre bysamfund og dermed give målrettet transport til store institutioner (skoler mv). Endelig kan der også være f.eks. sociale årsager til at prioritere at have kollektiv trafik i disse områder.

Præsentation: Omstilling til bæredygtig mobilitet ved Steffen Husted Damsgaard, Formand for Landdistrikternes Fællesråd

Præsentationen fremhævede Fællesrådets vision om **et Danmark i balance, hvor det er attraktivt at bo, leve og arbejde i alle dele af landet**. Det blev understreget, at **levestandarden for landdistrikter og mindre byer er under pres**. Det skyldes mange faktorer, som hænger mere eller mindre sammen. Betjeningen med **kollektiv trafik er blevet forringet, især bustrafikken**, som betyder meget i de områder. Kollektiv trafik gør det muligt (f.eks. for ældre uden egen bil) at fortsætte med at bo i mindre bysamfund. Det samme gør sig gældende for unge, der skal pendle til en regional uddannelse i en større by. Samlet kan kollektiv trafik bidrage til at styrke levestandarden og en bred social sammensætning af befolkningen i disse områder.

Der er behov for at **fastholde grundlæggende elementer som banebetjening og busser i rute** – med en **rimelig prisstruktur** og samtidig tænke kreativt og skabe nye fleksible løsninger. Det nye kan f.eks. være digitale apps, der understøtter **fleksible og brugervenlige løsninger** (flextrans, MaaS, delebiler, landsbybusser mv) og erkendelse af, at elcykler kan spille en stigende rolle, hvilket kræver gode forhold for disse. Endelig blev det fremhævet, at **fælles-/deleløsninger bør kunne afprøves/gennemføres uden for meget bureaukrati for at blive godkendt**.

Præsentation: Mobilitet i Nordjylland ved Malene Kofoed Nielsen, mobilitetskonsulent, Region Nordjylland

Region Nordjylland har de senere år haft stigende **fokus på at tænke mobilitet og ikke kun udbud af (kollektiv) transport**. Samtidig erkendes det, at der er behov for at **tænke og handle differentieret** for at skabe løsninger både for landdistrikter og storbyområdet i Aalborg. Succeshistorier er skabt i form af **33% flere passagerer fra 2018 til 2023 i den regionale togtrafik efter, at regionen overtog den og målrettede den til regionale behov**. Ligeså har der været **fokus på at forbedre stationer** og i det hele taget **skabe attraktive knudepunkter**, hvor forskellige transportformer kan spille sammen og i alt skabe bedre mobilitet. På syv lokalbanestationer er der gennemført en række tiltag for at gøre dem cykelvenlige, og her har passagerværksten været på over 24% mod 13% på øvrige lokalbanestationer. **Den linjebårne**

---

<sup>1</sup> På workshoppen blev også henvist til tidligere resultater fra Transportvaneundersøgelsen, der viser, at bilture mellem netop ca. 15 og 70 km udgør en stor andel, ca. 50%, af vejtrafikkens CO<sub>2</sub> udslip.

**kollektive trafik ønskes styrket på ruter med stort kundegrundlag, mens der for øvrige områder skal skabes mere fleksible løsninger med Plustur, Flextur, samkørsel osv. med knudepunkter som omdrejningspunkt og samarbejde mellem mange aktører som et grundlæggende element.**

Gruppearbejder

Grupperne fokuserede på følgende spørgsmål:

- > *Hvilke planlægningsmæssige greb kan uden større ændringer i infrastrukturen anvendes for at styrke den kollektive trafik og generelt skabe bæredygtig mobilitet på kort sigt?*
- > *Hvilke planlægningsmæssige greb og hvilke større ændringer i infrastrukturen kan anvendes for på længere sigt styrke den kollektive trafik og generelt skabe bæredygtig mobilitet?*
- > *Hvem er aktørerne for at denne udvikling kan finde sted?*

Drøftelserne gav mange forslag og anbefalinger, som ikke nødvendigvis kan placeres som kortsigtede eller langsigtede forslag. Der blev lagt vægt på, at der er **behov for en regional organisering til at varetage en tværgående planlægning**. Imidlertid er der **behov også for en statslig prioritering**, der kan bidrage **til at sætte mål, skabe de økonomiske rammer og med lovgivning understøtte, at regioner og kommuner har retningslinjer for arbejdet**.

For det regionale niveau blev der sat spørgsmålstejn ved nuværende fordeling af roller/opgaver mellem trafikselskaber og region/kommuner. For passagerer er det vigtigste blot, at det samlede udbud af kollektiv transport fungerer og er enkelt at bruge – ikke hvem, der står for at få det til at fungere. Desuden var der fokus på de **økonomiske incitament, hvor en anden type befordringsfradrag og ændret takststruktur kan motivere** til i højere grad at bruge kollektiv transport. Endelig blev det fundet vigtigt, at **den kollektive transport udvikler sig** med fokus på at **tilbyde gode og hurtige forbindelser, hvor der er marked for det og bidrager til at skabe mere fleksible offentligt tilgængelige løsninger** med samkørsel, delebiler mv – gerne bundet op på en knudepunktsstrategi, hvor markedet er mindre. Knudepunkter bør kunne tilbyde gode faciliteter, f.eks. sikker parkering og mulighed for opladning af elcykler, og selv i mindre byer kan der tænkes på fortætning for at øge markedsgrundlaget for kollektiv transport. Lokalt i de enkelte bysamfund blev det også fremhævet, at der kan tænkes mere på deleløsninger (fælles eldrevne ladcykler, samkørselsordninger mv).

### Workshop 3: Baneinfrastruktur og køreplaner

Præsentation: Hvordan får vi høje markedsandele i kollektiv trafik? Ved Hjalmar Christiansen, Projektleder Transportvaneundersøgelsen, Center for Transport Analytics, DTU

Fokus i præsentationen var behovet for, at **tiltag bør være baseret på markedspotentiale i højere grad end på viden om nuværende passagertal**. I vurderinger af markedspotentiale giver transportvaneundersøgelsen nyttig viden om, hvad der i dag kan motivere danskere til at bruge kollektiv transport. Overordnet viser resultater, at **højere frekvenser giver større markedsandele**.

Denne **sammenhæng aftager med rejseafstanden**. Vigtigt er det også, at en **høj frekvens på korte ture kan tage markedsandele fra cykeltrafik**.

Det kan være fornuftigt - og give høje markedsandele - at **lade tidsrummet i minutter mellem afgang højest være lig med rejsetiden** (også belyst på workshop 2). Med en gennemsnitlig **rejsehastighed på ca. 60 km/t kan markedsandelen for ture på over 50 km være rimelig med 1-2 afgang i timen**, mens **markedsandelen på ture mellem 10 og 20 km først bliver stor, når tidsrummet er på max. 20 minutter** – tre ture pr time.

TU data viser også, at ruter med **"stive" køreplaner (helt faste intervaller, ens køretider og ens minuttal) tilsyneladende giver en højere markedsandel** end øvrige typer af køreplaner.

Præsentation: Hvor er kunderne, hvad vil de og hvordan kan man øge kundepotentialet i den kollektive transport? Ved Lars Wiinblad, Passagerpuls.

Erfaringer fra kundeanalyser viser, at en såkaldt **behovspyramide** (første gang opstillet i Holland) ganske godt illustrerer passagerers opfattelse af kollektiv transport. **Pålidelighed, hastighed, nemhed og overskuelighed er basale og driver tilfredshed, når disse behov opleves ikke at blive opfyldt**. Behov som **komfort og oplevelser kommer ovenpå og kan drive tilfredshed, når de opfyldes**. Behovspyramiden kan derfor være et vigtigt udgangspunkt for at styrke kundepotentialet. Det kan både være indsats på stationer og i de enkelte transportmidler. Det er vigtigt at gøre det samlede produkt sammenhængende, tilgængeligt, forståeligt, nemt og trygt. Samtidig er det **vigtigt, at alle aktører arbejder ud fra fælles mål** – f.eks. at der er klare mål om, at arealudvikling ved stationer skal have som mål at styrke den kollektive transport.

Præsentation: Udvikling af jernbaneinfrastruktur og køreplaner ved Niels Wellendorf og Tommy O. Jensen, IDA Rail

**Planlægningen af det danske banenet synes at ske uden en samlet rød tråd**. Det virker som om, at vedtagne investeringer i infrastruktur er en tilfældig sum af projekter. Selv den nationale plan for baner omfatter f.eks. kun de statslige baner. Der er foretaget en række større, nyttige investeringer de senere år, men er projekter med elektrificering og udrulning af et ambitiøst signalprogram de bedste for at styrke brugen af tog? Alene **i hovedstadsområdet er der mange projekter, men også her kan man savne en helhedsplanlægning**, der medtager alle transportformer på bane og får prioriteret, hvad der giver størst værdi. **Flere projekter synes også at være i modstrid med hinanden**, f.eks. planer om at forenkle Københavns Hovedbanegård samtidig med, at der bliver mere behov for fjerntrafik. Det samme gælder planer om S-tog til Roskilde samtidig med, at der skal køre flere tog på fjernsporene til bl.a. lufthavnen.

## Gruppearbejder

Grupperne fokuserede på følgende spørgsmål:

- > *Hvilke planlægningsmæssige greb kan uden større ændringer i infrastrukturen anvendes for at styrke den kollektive trafik og generelt skabe bæredygtig mobilitet på kort sigt?*
- > *Hvilke planlægningsmæssige greb og hvilke større ændringer i infrastrukturen kan anvendes for på længere sigt styrke den kollektive trafik og generelt skabe bæredygtig mobilitet?*
- > *Hvem er aktørerne for at denne udvikling kan finde sted?*

Om **infrastruktur** lagde grupperne vægt på, at der både **i hovedstadsområdet og andre steder i landet kan være behov for kapacitetsudvidelser på banenettet** (f.eks. udvidelser med Eksprestunnelen for S-tog i København og flere krydsningsspor på enkeltsporede strækninger). **Nye baner og/eller stationer** skal nøje overvejes og **kun indtænkes, hvor det ud fra en vurdering af markedspotentiale giver mening**. Endelig er opretholdelse af **en pålidelig og troværdig drift måske vigtigere end at tænke på ny infrastruktur**.

**Forbedringer** af den kollektive transport skal også ske **i forhold til priser, takststruktur og køreplaner**. Her skal fokus være på at **optimere ud fra ønsket om at tiltrække så store markedsandele som muligt**. Det vil sige f.eks. **billigere regionale rejser**, satse på **stive køreplaner** og i det hele taget at **gøre takststruktur og køreplaner mere simple og letforståelige**.

Endelig havde grupperne også opmærksomhed på, at **passagererne – og ikke operatørerne – skal være i fokus**. Det kræver løbende kommunikation, hvor **ændringer er vigtige at kommunikere – både nye forbedringer og situationer, hvor der er problemer**.

## Workshop 4: Opsamling og anbefalinger

På workshoppen blev resultaterne fra de tre første workshops **kortfattet opsummeret i en præsentation af Henrik Grell, COWI** i en version, der var forløber for denne opsamling.

Derefter var der en præsentation med fokus på mere konkrete forslag til indsatser for den kollektive transport som middel til at bidrage til reduktion af CO<sub>2</sub> udslip.

Præsentation, Kollektiv trafik på vej opad? Ved Hjalmar Christiansen, Projektleder Transportvaneundersøgelsen, Center for Transport Analytics, DTU

Præsentationens udgangspunkt var **forslag rettet mod at bidrage til mindre CO<sub>2</sub> udslip fra transport**, hvilket betyder entydig satsning på konkurrence med bil og fly; intet ønske om konkurrence mod cykeltrafik; og kun ruter og afgange, hvor der er passagergrundlag.

Et primært forslag var en **takstreform med i alt 3 takstzoner i Danmark**, hvor **rejser på lange afstande gøres billigere** og rejser på korte afstande,

hvor der er konkurrence med cykel, gøres dyrere. Der blev peget på **sandsynlige effekter; nemlig især flere kollektiv rejsende på ture mellem 10-100 km**, tilsvarende reduktion i antal bilture og dermed reduceret klimabelastning. Det kan suppleres med **køreplanreform**, hvor der satses på den **rigtige frekvens i forhold til rejseafstande** for at kunne konkurrere med bilen på regionale rejser. Det kan f.eks. være halvtimesdrift for ture på 15-30 min og timesdrift på fjerntog med rejsetider på 1-3 timer – hvilket er bedre end fly på fjernrejser. I storbyområder kan det være 10 minutters drift til S-tog, metro og letbane. Oplægget illustrerede, at reformen evt. kan lade sig gøre uden at det ændrer den samlede billetindtjening – blot en anden fordeling. I praksis skal større reformer vurderes i forhold til en lang række overordnede og lokale faktorer (f.eks. kan nye stationer give flere passagerer, men kan samtidig også give længere rejsetider for andre; Eksprestog kan supplere standsende tog, men skal overvejes nøje i forhold til, hvordan f.eks. tidsgevinsten/kapacitetsudvidelsen kan opveje udfordringer med at fastholde stive køreplaner.

### Gruppearbejder

Grupperne fokuserede på følgende spørgsmål:

- > *Baseret på anbefalinger og input fra de foregående 3 workshops, hvad er da er de væsentligste tiltag for at få den kollektive trafik til at fungere bedre på kort og langt sigt? Klimamæssigt, trængselsmæssigt, planlægningsmæssigt, organisatorisk og økonomisk. Hvilke små eller store justeringer, investeringer eller måske endda nedprioriteringer bør foretages?*
- > *Hvilke elementer bør indgå i en beregning af scenarier i den nationale Grøn Mobilitets Model – her blot spørgsmål om principper, der kan tænkes med i opstilling af scenarier:*
- > *Hvordan skal prisstrukturen for kollektiv trafik ændres? Højere/lavere priser, ændret prisforhold mellem korte og lange rejser, andre elementer?*
- > *Hvordan skal ruter og køreplaner ændres? (flere højfrekvente kørsler på passagertunge ruter? Færre eller flere stop på ruter? Eller andre ændringer?)*
- > *Er der behov for nye stationer / baner?*
- > *Skal der indgå forslag om både kortsigtede og langsigtede løsninger?*

Om takstreform var der i grupperne **opbakning til en reform, hvor priser på regionale rejser bliver billigere, og kortere rejser bliver dyrere** med det formål at tiltrække flere kollektiv rejsende på regionale ture. Grupperne drøftede også muligheden for at **kombinere takstreform (gulerod) med andre tiltag rettet mod bilister (pisk)**. Det kan f.eks. være kørselsafgifter og dyrere p-pladser i centrale bydele.

Bevidsthed om, at takstreform alene ikke er tilstrækkelig. Andre elementer bør indgå. Det gælder f.eks. **bedre tilbringertrafik (busser, stier mv)** til togstationer, **ændret køreplanmønster for at minimere skift** (f.eks. mellem lokalbaner og DSB hovedstrækninger), fremme **hurtigere tog med den "rigtige" frekvens på hovedstrækninger**. Takstreform – og øvrige reformer/ændringer – skal tage **sociale hensyn og dermed en vis minimumsbetjening i alle områder**.



Processen frem mod ændrede køreplaner, takststruktur mv. blev også drøftet. Blandt andet kom forslag/anbefalinger om at igangsætte **pilotforsøg for at høste erfaringer**. Pilotforsøg skal dog være **af en størrelse (f.eks. regional?)**, **der gør, at effekter kommer til at træde tydeligt frem**. En takst-/køreplanreform kan også omfatte **motivation for at få flere til at rejse i weekender og om aftenen**, hvor den kollektive transports markedsandel i dag er lav og der måske er rigelig kapacitet. Sådanne elementer kunne også indgå i pilotforsøg. **Enhver ændring bør desuden følges af grundig kommunikation** for at få potentielle passagerer gjort opmærksomme på forandringerne.

Behovet for ny infrastruktur blev også drøftet. I grupperne var der holdninger om, at **kapaciteten i den kollektive trafik bør øges, hvor der i dag er eller forventes udfordringer. Det gælder især hovedstadsområdets S-tog og evt. forlængelsen af disse** samt udbygninger af andre regionale strækninger (f.eks. dobbeltspor på baner nord for Hillerød for at opnå mere fleksibel og hurtig kørsel), som netop retter sig mod de mellemlange regionale rejser. Anlæg af nye baner eller nye stationer på eksisterende baner blev også drøftet. På et overordnet niveau var der tilslutning til tanker om at **nedlægge stationer med meget lille passagerpotentiale og evt. anlægge nye stationer ud fra vurderinger af potentiale**. (kan f.eks. være ny S-togsbane til Rigshospitalet og overveje færre stationer på Farumbanen). Ligeså viser analyse af markedsandele på de to banestrækninger mellem Herning og hhv. Skjern og Holstebro, at den ene strækning med timesdrift har lavere markedsandel end den anden med halvtimesdrift – og sidstnævnte har endda mulighed for at udvide markedet ved at etablere nye stationer i byer langs ruten.

Processen med at få tilslutning til især nedlæggelse af stationer kræver klare mål og særlig opmærksomhed, da det kan have betydning for blandt andet bosætningsmønstre uden for de større byer.

Det blev også nævnt, at med tanken om at ville opprioritere regionale rejser med tog, så kunne **en samlet sjællandsk "købstadsringbane"** Køge-Roskilde-Hillerød-Helsingør være spændende at overveje, da kun strækningen Roskilde – Hillerød mangler.

Drøftelserne om løsninger på henholdsvis kort og længere sigt fremhævede, at det kan være svært at skille dem ad. Ofte vil **løsninger på længere sigt kræve et stort forarbejde, som skal besluttes igangsat på kort sigt**. Det gælder de oven for omtalte forslag om takststruktur, køreplanændringer, kørselsafgifter mv, som alle kræver grundige analyser og evt. bør startes som pilotforsøg. Desuden vigtigt, at politikere bliver opmærksomme på, at **relativt små forbedringer** (bedre kommunikation, bedre vedligeholdelse for at fremme regularitet mv) **kan være lige så vigtige som nyanlæg**.

Der var også udsagn om, at det på kort sigt bør være **muligt at foretage ændringer om f.eks. befordringsfradrag** (målrettet mod grønne transportformer) **gerne samtidig med takstreformer**, som nok skal besluttes på nationalt niveau, da de enkelte trafikselskaber vil have svært ved at træffe sådanne beslutninger.

## Tværgående sammenfattende pointer

De fire workshops var rettet mod at belyse forskellige dele af den kollektive transport – fra de større byer til landdistrikter og tværgående om infrastruktur og køreplaner.

Præsentationer og gruppedrøftelser kom vidt omkring. Interesserede kan som supplement til denne opsamling finde slides fra alle præsentationer og videotagelser af plenumdrøftelser på IDAs hjemmeside.

På tværs af de fire workshops træder følgende emner mest tydeligt frem – uden at det kan opfattes som håndfaste anbefalinger eller konkrete forslag fra den samlede deltagereskare:

### Organisering, takststruktur og køreplaner ud fra fælles mål

Den kollektive transport i Danmark planlægges og udføres af mange institutioner. Det omfatter nationale, regionale og kommunale myndigheder, som er ejere af de kollektive trafikselskaber, der konkret planlægger og udfører den kollektive transport. Drøftelserne berørte blandt andet de regionale trafikselskabers rolle. Der blev udtrykt behov for en helt overordnet national "mobilitetsstyrelse" og regionale mobilitetsenheder, der planlægger og opererer mere uafhængigt af de enkelte transportformer (i hovedstadsområdet findes f.eks. en række operatører og selskaber, der står for hhv. busser, lokaltog, S-tog, metro og letbane).

En anden organisering vil måske også kunne fremme beslutninger om en takstreform med "klima"fokus, som vil være svær at gennemføre udelukkende mellem de enkelte trafikselskaber, der har egne økonomiske hensyn at varetage?

Sammen med takststruktur hører også en fælles holdning på tværs af myndigheder og trafikselskaber til, hvordan køreplaner skal tilrettelægges. Tendenserne om at forenkle den kollektive trafikbetjening med relativt få hurtige og direkte ruter og færre ruter til at give en bred fladedækning kan synes positiv ud fra en betragtning om at øge kollektiv transports markedsandel på udvalgte ruter. Imidlertid kræver det fokus på lokal trafik, der både kan opfylde særlige hensyn (transport til skoler, store institutioner, for bevægelseshæmmede og for personer uden adgang til bil) og være tilbringerruter til kollektiv transport på de direkte ruter.

### Infrastrukturforbedringer – ja, men ud fra behovsvurderinger

Infrastruktur kan opfattes både som fysisk infrastruktur (baner, prioriterede vejstrækninger, stationer/terminaler/stoppesteder) og tog/vognpark. Forbedringer er der behov for, og allervigtigst er det måske forbedringer i forhold til opretholdelse af høj regularitet og god kvalitet med den eksisterende infrastruktur.

Nye baner eller stationer kan være vigtige, men her er det vigtigt at vurdere behovet ud fra potentielle markedsandele for den kollektive trafik. F.eks. vil flere togstrækninger i de centrale dele af København ikke skabe ny stationsnærhed, men her er det vigtigere at fastholde/forbedre kapaciteten. Derimod er bandedækningen lavere uden for de centrale bydele, hvilket kan indikere mulighed for at øge markedsandele i disse områder med nye baner.

I andre områder af landet kan vurdering af nuværende markedsandele og potentiale for yderligere marked med nye stationer – eller/og ændring af frekvensen - være nyttige, jf. et eksempel med banestrækninger vest for Herning (workshop 3).

Sammenhæng mellem udbuddet af kollektiv transport og øvrige transporttilbud (fodgænger- og cykelfaciliteter, evt. bilparkering) har også forbedringspotentiale. Små forbedringer kan bidrage væsentligt til at styrke den samlede rejseoplevelse. Sammenhængen og variation/kreativitet/fleksibilitet i forslag til transportløsninger er særlig vigtig i områder, hvor der ikke er nok underlag til at skabe en hurtig kollektiv transport med en rimelig frekvens.

#### Forslag til test med den nationale trafikmodel

De fire workshops havde også det sigte at drøfte, hvordan man kan komme videre med konkrete forslag til forbedringer af den kollektive trafiks bidrag til at mindske klimabelastningen. Processen er startet med at drøfte overordnede emner og indkredse potentielle tiltag på workshopserierne afholdt af IDA.

Dernæst kan man "teste" mulige effekter af sådanne tiltag. Det kan f.eks. gøres ved at opstille scenarier og gennemregne dem med den nationale trafikmodel, Grøn Mobilitets Model (GMM). Denne øvelse kan være næste trin. Ud fra workshopserien er følgende elementer værd at medtænke:

- > Takstreform med få takstzoner og en tilhørende prisstruktur
- > Evt. køreplanændringer på ruter, hvor der er lav markedsandel i dag (f.eks. hyppigere ruter), men hvor markedspotentialitet kan beregnes til at være større
- > Evt. vurdere effekt af fortætning (flere etagemeter bebyggelse i stationsnær afstand) ved udvalgte stationer
- > Evt. mindre infrastrukturtiltag, f.eks. nye krydsningsstationer
- > Evt. en ny S-togsstrækning med en "eksprestunnel" i København, der kan øge antallet af afgang på S-togsnettet (dette emne indgår allerede i kommissoriet for en analyse om en helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet, som forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 lavede i efteråret 2023).

Man kan derefter forestille sig i et tredje trin, hvor det besluttes at afprøve ved tests i virkeligheden – f.eks. regionale takstreformer eller lignende.

Foreløbig vil IDAs arbejdsgruppe arbejde videre med tanker om det andet trin; nemlig om der kan opstilles scenarier til beregning med f.eks. GMM.