

HANDOUT

KOLLEKTIV TRANSPORT

I SMÅ OG MELLEMLISTE KOMMUNER SAMT REGIONER

Velfungerende kollektiv transport er afgørende, når byområder skal bindes sammen, når de unge skal gennemføre en ungdomsuddannelse, og når virksomheder skal tiltrække de rette medarbejdere. Flere ture med kollektiv transport er samtidig en del af den grønne omstilling – også på længere sigt – fordi energiudnyttelsen er bedre, når flere rejser sammen.

Selvom stadig færre danskere vælger at rejse med kollektiv transport i hverdagen, så er der – før nedlukningen af landet i marts 2020 – også eksempler på, at det lykkes at vende udviklingen.

DI Transport og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik opfordrer til, at der i kommuner og regioner tages politisk stilling til fremtidens mobilitet, og hvilken rolle kollektive transportløsninger skal spille i byen, kommunen og regionen.

I det følgende præsenteres nogle centrale fakta om kollektiv transport, og der gives konkrete forslag til, hvordan kommuner og regioner kan arbejde for, at den bliver et mere attraktivt og oplagt valg for flere i hverdagen.

Følgende temaer berøres:

1. Kollektiv transport er klimavenlig
2. Flere unge fravælger kollektiv transport
3. Det er blevet dyrere at rejse med bus og tog
4. Mange familier lever uden bil
5. Corona har skubbet flere over i bilen
6. Pendlere kombinerer bus, tog og cykel
7. Infrastruktur og transport er vigtig for virksomheder
8. Flere erhvervsområder mangler kollektiv transport

1. KOLLEKTIV TRANSPORT ER KLIMAVENLIG

Selvom der er fuld gang i den grønne omstilling af energisektoren, og forventningen fra Energi styrelsen er, at der er grøn strøm i hele elnettet i 2030, så vil der fortsat være behov for at udnytte energien klogt. Elbilernes indtog på de danske veje kan ikke alene bringe os i mål med de ønskede CO₂-reduktioner for transportsektoren. Der er også brug for, at flere rejser sammen – blandt andet i kollektiv transport.

En opgørelse viser, at elbussen overhaler elbilen i energieffektivitet, når der blot er mere end 8 passagerer ombord. Der er derfor både brug for, at kommuner og regioner investerer i grønne drivmidler og samtidig gør det attraktivt for flere at vælge kollektiv transport.

Regioner og kommuner er i samarbejde med trafikelskaber og busoperatører godt i gang med at omstille kollektiv transport til at køre på klimavenlige drivmidler.

FORSLAG:

INVESTER I KOLLEKTIV TRANSPORT

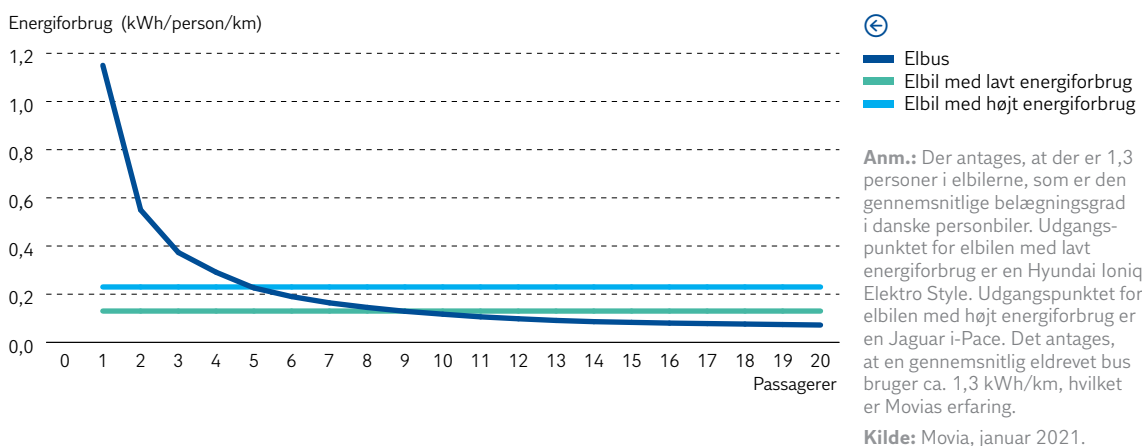
Kommuner og regioner skal investere i at gøre kollektiv transport attraktiv for flere i fremtiden, så klimabelastningen fra persontransporten reduceres. Det betyder samtidig, at der ikke skal spares, men investeres i området. Movia har lavet beregninger som viser, at selv besparelser på 5 procent af busdriften kan medføre markante fald i passagertallet på sigt. Det skyldes, at når tilbuddet forringes, så falder endnu flere passagerer fra og dermed også passagerindtægterne. En nedadgående spiral er igangsat.

FORSLAG:

STIL KRAV OM GRØNNE BUSSE I NYE KONTRAKTER

Kommuner og regioner bør stille krav om CO₂-neutrale eller emissionsfrie busser i nye udbud af bustrafik. Ud fra et samlet ressourcetilbud bør dieselbusser i eksisterende kontrakter ikke skrottes før tid, men køre kontraktperioden færdig.

Energiforbrug af elbus versus elbil



Figuren viser energiforbruget i en standard elbus pr. passager sammenlignet med to forskellige slags elbiler; en med højt energiforbrug og en med lavt energiforbrug. Det ses, at en eldrevet bus er mere energieffektiv end en elbil med lavt energiforbrug, når der er mere end 8 passagerer ombord. Tilsvarende er det mere energieffektivt at transportere 5 personer i en eldrevet bus fremfor en elbil med højt energiforbrug.

2. FLERE UNGE FRAVÆLGER KOLLEKTIV TRANSPORT

I dag vælger flere unge bilen til og den kollektive trafik fra, når de skal til og fra deres ungdomsuddannelse. Det skyldes blandt andet dyrere billetter, nemmere og billigere adgang til forældrenes biler samt længere afstand mellem hjem og uddannelse.

Børn og unge er fremtidens trafikanter, og hvis ikke de vænner sig til at tage bussen eller toget til skole, uddannelse eller i fritiden, så er de mindre tilbøjelige til at anvende kollektiv transport senere i livet. Derfor er det også i det lange perspektiv en vigtig målgruppe at arbejde med.

Når flere unge studerende kommer i bil, så optager de også flere parkeringspladser. Anlæg af parkeringspladser er en omkostningstung post i kommunerne. Realdania har beregnet, at de mest simple parkeringsløsninger koster 20 – 30.000 kr. i anlægsudgifter per plads. Dertil kommer årlig drift og vedligehold.

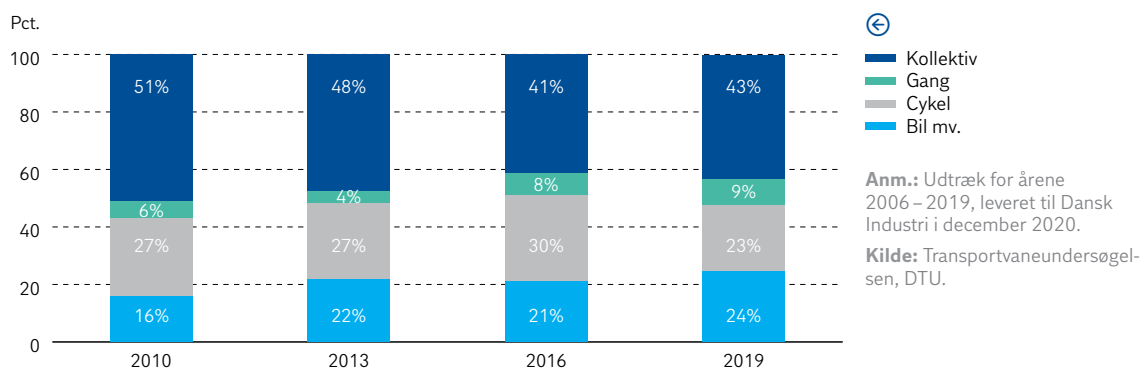
FORSLAG:

**GØR KOLLEKTIV TRANSPORT
ATTRAKTIV FOR UNGE**

Det er en fælles opgave for kommuner og regioner at gå i dialog med uddannelsesstederne, de unge og deres forældre samt trafiksekskaberne om de bedste lokale løsninger, så det bliver attraktivt for de unge at vælge bussen, toget eller cyklen. Hvis den kollektive transport skal være de unges førstevalg, skal den gøres let tilgængelig både til og fra uddannelse og i fritiden. Der kan eksempelvis etableres direkte ruter til uddannelsesstederne, gode ventefaciliteter for de unge samt evt. løbehjul eller cykler på stationen.

Pendlerrejser til ungdomsuddannelser

Lands gennemsnit, 3 års glidende gennemsnit



Figuren viser andelen af unge, der rejser med hhv. bil, cykel, gang og kollektiv transport til og fra ungdomsuddannelsen. I 2019 kørte 24 pct. af de unge i bil til deres ungdomsuddannelse. Det er en stigning på 50 pct. på 9 år, således at der i dag ankommer flere unge i bil end på cykel til deres ungdomsuddannelse.

3. DET ER BLEVET DYRERE AT REJSE MED BUS OG TOG

Prisen spiller en afgørende rolle, når danskerne skal vælge transportform. Gennem de senere år er det blevet dyrere at bruge den kollektive transport, mens det er blevet billigere at vælge bilen. Dette er en af årsagerne til, at bilejerskabet gennem en årrække er steget, således at der i dag er 2,7 millioner personbiler i Danmark.

I samspil med andre initiativer er en tilpasning af produkter og priser nødvendig for, at den kollektive transport fremover vil være attraktiv. Taksterne i den kollektive transport fastsættes i et takssamarbejde for Vestdanmark og et for Østdanmark. Kommuner og regioner kan gennem deltagelse i trafikskabernes bestyrelse påvirke takstarbejdet. Derudover kan kommuner også beslutte at igangsætte særlige initiativer og rabatter for udvalgte målgrupper, f.eks. de unge.

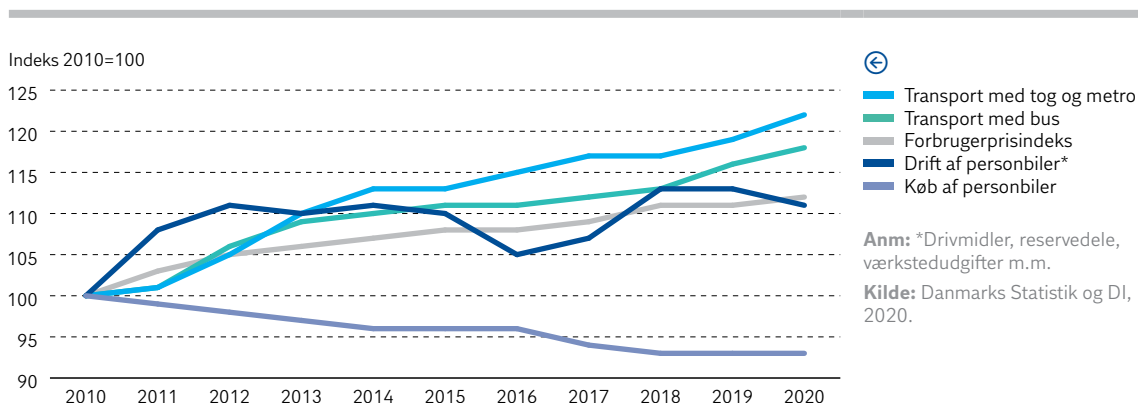
FORSLAG:

TILBYD LAVERE PRISER OG BEDRE PRODUKTER

Kommuner og regioner kan samarbejde med trafikskaberne om at indføre særlige rabatter og kampagner overfor udvalgte målgrupper eller på særlige ruter. Det kan eksempelvis være rabatter målrettet unge eller fleksible pendlerkort. Der er flere gode erfaringer med at sænke priserne på udvalgte rejser. Eksempelvis skabte rejsepasset i sommeren 2020 mange nye passagerer, som ikke tidligere ville have valgt den kollektive transport.

Kollektiv transport er blevet relativt væsentlig dyrere

Forbrugerprisindeks for juli måned (2010 = 100)



Figuren viser, at det er blevet dyrere at benytte kollektiv transport over perioden fra 2010 til 2020, og at priserne er steget væsentligt mere end det generelle forbrugerprisindeks. Hvor forbrugerprisindekset er steget med 12 pct., er prisen steget med henholdsvis 18 pct. for transport med bus og 22 pct. for tog og metro. Køb af personbiler er modsat blevet 7 pct. billigere. Driften af personbiler er steget med 11 pct., men har ligget relativt stabilt siden 2012.

4. MANGE FAMILIER LEVER UDEN BIL

Selvom der er kommet flere biler på vejene, er der fortsat næsten 4 ud af 10 familier, som ikke råder over en bil. De familier er afhængige af gode kollektive transportforbindelser og cykel for at komme til og fra arbejdspladsen eller uddannelsesstedet.

Når kommuner og regioner investerer i attraktiv dækning med busser og lokalbaner samt mere fleksible løsninger som samkørsel og flextrafik, giver det flere borgere mulighed for at tage en uddannelse, passe et arbejde og deltage i fritidsaktiviteter.

Mobilitet sker imidlertid ikke kun indenfor grænserne af den enkelte kommune eller region. Mobilitet er grænseoverskridende og mange forskellige aktører har indflydelse på tilgængeligheden til kollektiv transport. DSB, Arriva og fjernbusselskaberne for blot at nævne nogle af dem, som trafikudbuddet og de lokale løsninger skal koordineres med.

FORSLAG:

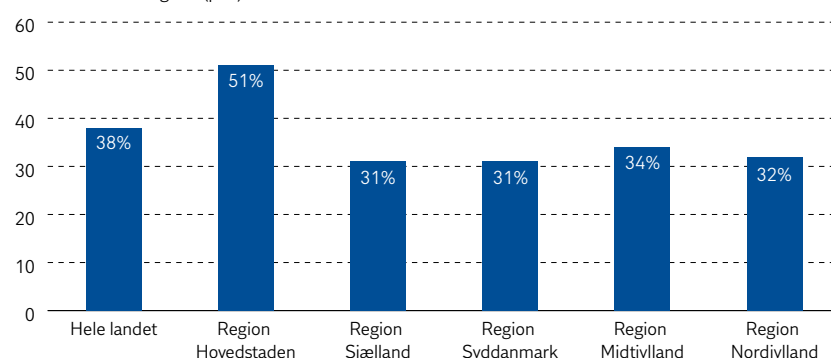
STYRK FLEXTRAFIK OG SAMKØRSEL

I områder hvor passagergrundlaget er begrænset, kan mobiliteten styrkes ved at sikre hyppige afgange på et hovednet af bus- og togforbindelser suppleret af flextrafikordninger og samkørselstjenester. Kommunen kan eksempelvis indgå et samarbejde med en privat samkørselstjeneste om at styrke kollektiv transport med samkørsel. En mobilitetsanalyse kan danne grundlag for udviklingen af et mobilitetsnet i kommunen, hvor samkørselsture supplerer bus-, tog- og flexure eller fjernbusture. Hvis samkørsel skal udbredes i større skala, er der behov for både en kommunikationsindsats, men også en mobilitetsapp, som gør det nemt at finde og booke et lift. For størst mulig samtænkning med den øvrige kollektive transport, bør det integreres i Rejseplanen. Inspiration kan hentes i samarbejdet mellem Nordjyllands Trafikselskab og Nabogo samt hos Gate 21 på Sjælland.

Familier uden bil

I hele landet og fordelt på regioner

Andel af total bilrådighed (pct.)



Anm.: En familie defineres som en eller flere personer, der bor på den samme adresse og har visse indbyrdes relationer. Bilrådighed defineres ved, at et eller flere familiemedlemmer er ejer af en eller flere personbiler eller varebiler uden at være tilknyttet en erhvervsvirksomhed eller have firmabil til rådighed.

Kilde: Danmarks Statistik, 2020.

Figuren viser andelen af familier uden bil fordelt på regioner. Det ses, at omkring 38 pct. af familierne på landsplan ikke råder over en bil i 2020. Selv i regioner med højest bilrådighed er der omkring 31 pct. af familierne, der råder over en bil.

5. CORONA HAR SKUBBET FLERE OVER I BILEN

Den kollektive transport er mange steder udfordret af faldende passagertal. Tendensen er blevet forstærket under COVID-19-pandemien, og ikke alle passagererne er vendt tilbage, selvom restriktionerne er ophævet. Således kørte busserne i sensommeren 2021 kun med 80 til 85 pct. af de passagerer, som de gjorde på tilsvarende tidspunkt i 2019. Et permanent fravalg af kollektiv transport på 10 pct. vil ifølge beregninger fra COWI for DI koste samfundet 3,0 mia. kr. om året i øget trængsel, faldende billetindtægter, trafikuheld, støj mv.

Det er imidlertid muligt at vende udviklingen med en offensiv indsats. Derfor er det vigtigt at investere i at gøre den kollektive trafik attraktiv de kommende år. I andre lande som Sverige, Norge og Storbritannien er det lykkedes at øge togets markedsandele gennem en længere årrække gennem blandt andet reformer og investeringer. Herhjemme er det ligeledes lykkedes

for Nordjyllands Trafikselskab (NT) at skabe passagerfremgang i årene frem mod nedlukningen i marts 2020.

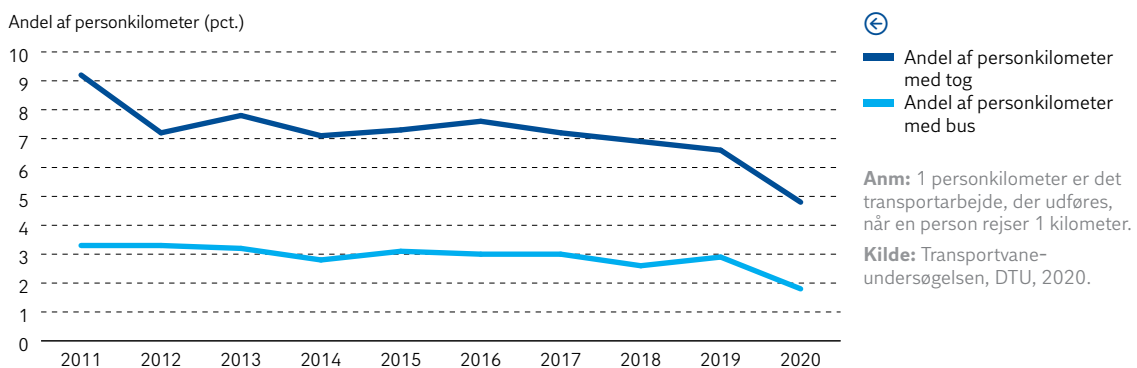
FORSLAG:

SAMARBEJD MED VIRKSOMHEDER OM MOBILITET

Kommuner kan etablere mobilitetsnetværk, hvor både kommuner, virksomheder og trafikelskaber samarbejder om gode mobilitetsløsninger. Det kan f.eks. være etablering af bedre forbindelser med kollektive mobilitetsløsninger, indsatser der gør det nemt at komme til og fra et trafikknudepunkt med f.eks. cykel eller løbehjul, initiativer der styrker cykling og samkørsel. Inspiration kan findes hos netværket Moving People under Gate 21 i Hovedstadsområdet. Kommuner og regioner er store arbejdspladser og kan vælge at gå forrest i arbejdet med mobilitetsplanlægning for deres medarbejdere.

Transportarbejde, bus og tog

Andel af personkilometer i befolkningen, 10–84 år



Figuren viser en svagt nedadgående tendens for transportarbejdet for bus og tog frem mod 2019. I 2020 under COVID-19-epidemien ses en forstærket tendens.

6. PENDLERE KOMBINERER BUS, TOG OG CYKEL

De fleste pendlere kombinerer bussen og toget med andre transportmidler, når de skal til arbejdet eller uddannelsen. Men skift mellem transportformer er også en barriere i forhold til at vælge kollektiv transport i hverdagen. Derfor er der brug for, at skift mellem transportformerne foregår så smidigt, som muligt.

Oplevelsen af spildtid i forbindelse med et skift mindskes, hvis der er et trygt, interessant og tørt sted at opholde sig. Der er desuden brug for, at passagererne kan parkere bilen og cyklen ved

stationen, finde et samkørselslift eller komme let videre med en lokal bus eller fjernbus. Det er den samlede rejse – fra dør til dør – der skal fungere, hvis det skal være attraktivt at benytte kollektiv transport.

FORSLAG:

STYRK CYKELTRAFIKKEN

Øget cykling understøtter den kollektive transport. Mange ture med bus og tog starter eller slutter med en cykeltur. Derfor kan det være en god idé at styrke cykeltrafikken. Det gøres blandt andet ved at skabe trygge og sikre cykelveje og parkeringsforhold omkring trafikknudepunkter. Elcykler gør det muligt for flere at vælge cyklen over længere afstande.

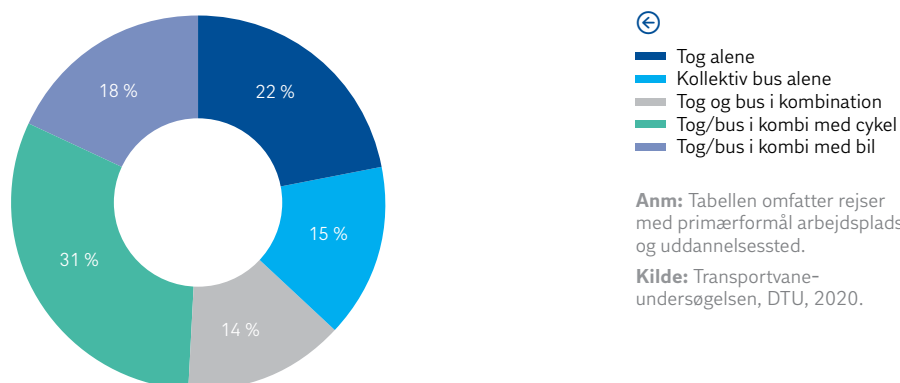
FORSLAG:

SKAB ATTRAKTIVE STATIONS- OG KNUDEPUNKTMILJØER

Hvis det skal være nemt og trygt at benytte den kollektive transport, skal stationerne og stoppestederne være attraktive og skiftemulighederne smidige. Mange steder kræver det investeringer – f.eks. opgradering af en stationsbygning. Det er også en oplagt kommunal opgave at sætte sig for bordenden af et samarbejde med f.eks. grundejere, borgere og erhvervsliv om at skabe attraktive trafikknudepunkter med f.eks. bibliotek, cykelsmed og dagligvarebutik, men mindre kan også gøre det. Skiftemulighederne kan også forbedres ved at etablere Park & Ride anlæg, hvor du kan parkere bilen eller cyklen ved stationen og tage toget eller bussen videre, eller ved at gøre det let at tage cyklen med i bussen.

Pendling med kollektiv transport

Fordelt på transportmiddelkæde



Figuren viser kollektiv pendleres valg af transportmidler. Det ses, at 63 pct. af pendlerne kombinerer kollektiv transport med andre transportmidler på rejsen. Pendling med kollektiv transport udgør omkring 7 pct. af de samlede pendlerrejser.

7. INFRASTRUKTUR OG TRANSPORT ER VIGTIGST FOR VIRKSOMHEDERNE

Virksomhederne er ikke i tvivl. Bedre infrastruktur og transport står absolut øverst på ønskesedlen, når virksomhederne peger på de områder, kommunen bør prioritere de kommende år. Således peger 32 pct. af virksomhederne på infrastruktur og transport som det vigtigste for deres vækstmuligheder.

Gode kollektive transportforbindelser gør det nemmere for arbejdspladser at tiltrække de

nødvendige medarbejdere, herunder også folk fra kanten af arbejdsmarkedet. Tæt dialog med virksomhederne om deres behov for mobilitet både nu og i fremtiden samt et fokus på at finde løsninger i fællesskab, er vejen frem til at sikre bedre forudsætninger for, at arbejdspladser kan få de nødvendige medarbejdere og elever frem til arbejdspladsen.

FORSLAG:

STYRK DET BREDE SAMARBEJDE

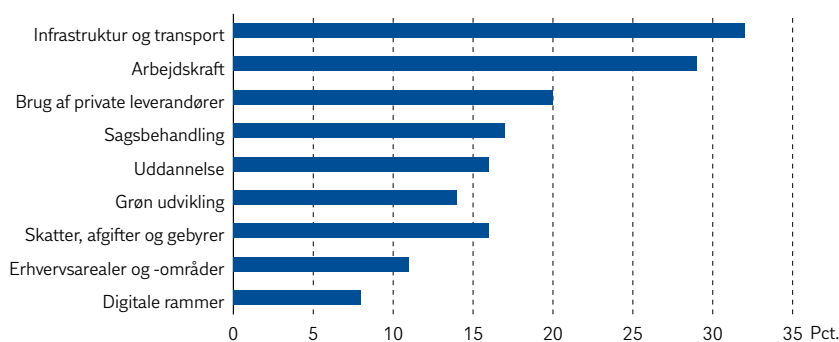
Mange forskellige aktører har en aktie i arbejdet med at styrke den kollektive transport. Det handler ikke kun om bestilling af flextrafik, bus- og togkørsel. Det handler også om byplanlægning, grøn omstilling, erhvervs- og uddannelsespolitik, daglig koordinering og kommunikation. Derfor er det vigtigt at etablere et samarbejde på tværs af kommunale og regionale fagforvaltninger, på tværs af kommunegrænser, med borgere, arbejdspladser, trafikselskaber og operatører. F.eks. involveres busoperatørerne i dag kun i begrænset omfang, men erfaringer fra f.eks. Sverige viser, at de med fordel kan spille en mere aktiv rolle i at udvikle den kollektive transport.

FORSLAG:

TÆNK KOLLEKTIV TRAFIK IND FRA START

Infrastruktur i kommunen og byplanlægning er afgørende for, hvordan vi transporterer os. Hvis byen er indrettet efter bilens behov, bliver bilen let førstevalget. Hvis der i kommunen er attraktive forbindelser med kollektiv transport til erhvervsområder, bliver det oftere løsningen for medarbejdere i hverdagen. Derfor er det en god idé at prioritere byudvikling der, hvor der i forvejen er god dækning med kollektiv transport, og etablering af nye byområder skal allerede fra start tænkes sammen med kollektiv transport, cykelforbindelser og eventuelt delebilsløsninger. Herved høstes de mange fordele ved f.eks. stationsnær lokalisering, herunder forbedret mobilitet, mindsket trængsel og bedre vækstmuligheder for virksomhederne.

Virksomhedernes ønsker til kommunerne



Anm.: Respondenten har maksimalt kunne vælge to svarmuligheder.

Kilde: DI's Lokal Erhvervsvenlighed 2021.

Figuren viser den procentvise fordeling af svar på spørgsmålet: "Hvad bør kommunen prioritere højest, hvis den skal styrke virksomhedernes vækstmuligheder fremadrettet?"

8. FLERE ERHVERVSOMRÅDER MANGLER KOLLEKTIV TRANSPORT

Gode kollektive transportforbindelser er afgørende for, at virksomhederne kan tiltrække de rette medarbejdere – og for at ledige borgere uden bil har let adgang til at komme i job. Derfor er det en udfordring, at 10 pct. af arbejdspladserne ikke har adgang til kollektiv trafikbetjening inden for en kilometer. Udfordringen er særlig udtalt uden for de største byer.

Kommuner kan samarbejde med virksomheder og trafikkselskaber om at sikre en god dækning med kollektiv transport i erhvervsområder, ved større arbejdspladser og uddannelsesområder. I nogle kommuner kan et ekstra busstop være løsningen – i andre kommuner kan det være let adgang til samkørsel og flextrafik.

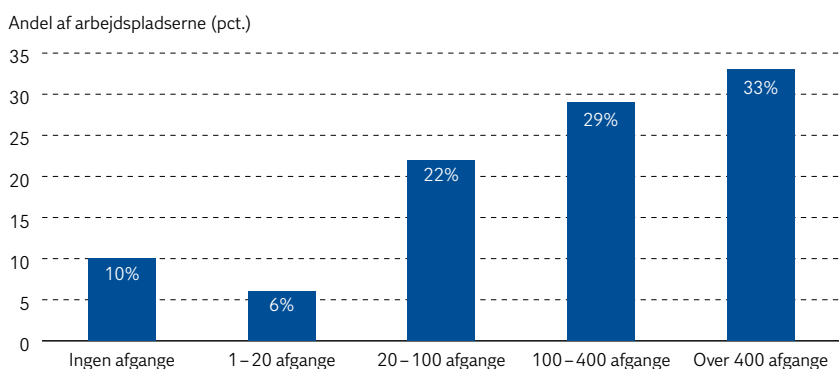
FORSLAG:

**ØG KOLLEKTIV BETJENINGEN
AF ERHVERVSOMRÅDER**

Kommuner og regioner kan i samarbejde med trafikkselskaberne og virksomhederne sikre en bedre dækning af områder med erhverv og uddannelser, hvor mange mennesker hver dag pendler frem og tilbage. Nogle steder vil et ekstra busstoppested, en ændret rute eller ekstra tur i myldretiden være løsningen – andre steder kan der være brug for en "last mile" løsning, som f.eks. cykler eller løbehjul på stationen eller ved stoppestedet.

Betjening med kollektiv transport

Fordeling af arbejdspladser efter betjeningsniveau



Anm.: Betjeningsniveauet er det gennemsnitlige antal bus- og togture på et hverdagsdøgn i det kvadrat på 1 km × 1 km, de er bosiddende/beliggende i.

Kilde: Trafik- bygge- og boligstyrelsen: Kollektiv trafik i yderområderne, oktober 2019.

Figuren viser fordelingen af arbejdspladser efter betjeningsniveau på et gennemsnitligt hverdagsdøgn. Det ses, at 10 pct. af arbejdspladserne ikke har kollektiv betjening inden for en kilometer. 16 procent af arbejdspladserne har en meget svag kollektiv dækning med under 20 afgang per hverdagsdøgn, hvilket i praksis vil svare til under 1 bus i hver retning i dagtimerne.



KOMMUNALVALG 2021

GOD VALGKAMP

👉 Læs mere på [Sådan styrker vi den kollektive transport – DI \(danskindustri.dk\)](#)
og på [transport.di.dk](#)