

Den nye mobilitetsplan



Grøn mobilitet sikres ved øget brug af bus, taxi og flextrafik

Adgangen til buskørsel, taxi og flextrafik skal gøre, at man kan leve med mindre privatbil...
både i by og på landet

Indhold

Sammenfatning	3
1. Indledning.....	4
2. DPT's vision for fremtidens infrastruktur	5
3. Bidrag til en grøn infrastrukturplan.....	6
3.1 Etablering af BRT-anlæg i de større byer	7
3.2 Bedre fremkommelighed for busser i byer	7
3.3 Statsveje der binder landet sammen med en klimavenlig buskørsel.....	9
3.4 Sammenhæng mellem cykeltrafik og kollektiv bus- og taxi trafik	9
3.5 Knudepunkter i hele landet – omdrejningspunkt for grøn mobilitet.....	10
3.6 Etablering af ladeinfrastruktur til persontransporten.....	11

Sammenfatning

Regeringen og Folketingets partier skal drøfte og fastlægge en grøn infrastrukturplan.

Udfordringen er stor, fordi klimaudfordringen og trængslen skal løses, samtidig med at vi bevarer et Danmark i balance med vækst og mobilitet til alle: Både i byen og på landet og uanset, hvilken situation man er i.

Dansk PersonTransport mener, at en ny plan for infrastrukturen skal have som vision at styrke den kollektive trafik med bus, taxi og flextrafik så man kan leve med mindre brug af privatbil. Både i byen og på landet.

Derfor foreslår DPT, at en plan for infrastrukturen prioriterer følgende seks elementer:

1. Etablering af BRT-anlæg i de større byer
2. Bedre fremkommelighed for busser i byer
3. Fremkommelighed på statsveje der binder landet sammen med en klimavenlig buskørsel
4. Sammenhæng mellem cykeltrafik og kollektiv bustrafik og taxitrafik
5. Knudepunkter i hele landet – omdrejningspunkt for grøn mobilitet
6. Etablering af ladeinfrastruktur til persontransporten

De seks tager højde for trængselsudfordringerne i byen (Punkt 1. og 2.), trængsel på statsvejene (Punkt 3.) samtidig med, at nye værktøjer tages i brug for give danskerne gode transportalternativer både i by og på land med fysiske og digitale knudepunkter, sammenhæng til cykeltrafikken og flextrafikken i en central rolle (Punkt 4. og 5.).

Endelig er der en rød tråd, der fremmer det klimavenlige transportvalg med den del af persontransporten, der er længst fremme med elektrificeringen (Punkt 6.).

Med den rette infrastruktur kan den danske persontransportbranche med kollektiv bustrafik, taxier, turistbusser og flextrafik bidrage ganske væsentligt til at sikre mobilitet for alle samtidig med, at vi tager livtag med de store udfordringer for grøn omstilling og trængsel, det danske samfund står overfor.

1. Indledning

Danmark skal have en ny plan for infrastrukturen, og det skal aftales hvilke investeringer, der skal gøres i vedligeholdelse af den eksisterende infrastruktur og udbygning med ny. Det står allerede nu klart, at investeringerne i infrastrukturen skal:

- 1) Bidrage til at mindske trængslen på vejene.
- 2) Understøtte Danmarks klimamålsætning med 70 pct. reduktion af CO₂ i 2030.

Infrastrukturen bør derudover sikre et Danmark i balance både geografisk, hvor der er sammenhængskraft og adgang til mobilitet i alle dele af landet. Og socialt, hvor alle borgere har adgang til mobilitet uanset deres stadie i livet, indkomst, mulighed for bilejerskab osv.

Regeringen har ydermere varslet, at vi skal have en "Grøn Mobilitetsplan", hvor kollektiv trafik og cyklisme spiller en væsentlig rolle.

Det er med andre ord store udfordringer, infrastrukturen skal være med til at løse.

Dansk PersonTransport mener, at et vigtigt skridt i den rigtige retning er:

- ***En ny plan for infrastrukturen, der har som vision at styrke den kollektive trafik med bus, taxi og flextrafik så man kan leve med mindre brug af privatbil. Både i by og på land.***

Sidst der blev indgået en stor og bred aftale om investeringer i landets infrastruktur var i 2009¹. Her var målsætningerne blandt andre, at transportens CO₂ skulle reduceres, den kollektive trafik skulle løfte fremtidens vækst i trafikken, vejkapaciteten skulle udbygges, dér hvor behovet var størst og cyklismen skulle fremmes.

Rammerne og principper for 2009 er stadig aktuelle, men skal dog tilpasses de seneste 10-11 års udvikling:

1. Behovet for at håndtere klimakrisen og reducere CO₂-udledningen fra transporten skal betones væsentligt mere: Både bredere og dybere.
2. Udviklingen indenfor informations- og kommunikationsteknologi samt brug af data giver nye muligheder, der ikke var på bordet i 2009.

¹En grøn transportpolitik. Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance. d. 29. januar 2009

3. Udviklingstendenser i form af urbanisering og deleøkonomi skal udnyttes konstruktivt og positivt for at nå målene for persontransporten.
4. Der skal ske en aktiv stillingtagen til, at i perioden 2009 til 2020 er antallet af private personbiler steget med over 2 pct. om året fra 2,1 mio. til 2,6 mio. biler og biltrafikken og trængslen er steget tilsvarende og, om det er den udvikling man ønsker at understøtte fremadrettet?
5. Endelig skal der tænkes bredere, så infrastrukturplanen (ud over trængsel og klima) også understøtter strategiske mål i forhold til byudvikling, bosætning, erhvervsudvikling og konkurrencekraft i by og på land.

2. DPT's vision for fremtidens infrastruktur

Dansk PersonTransport har følgende vision for fremtidens infrastruktur:

"Infrastrukturen skal sikre en øget brug af den kollektive trafik og dermed bus, taxi og flextrafik og gøre det muligt at have et aktivt erhvervsarbejds-, studie- og fritidsliv uden ejerskab af (eller rådighed over) egen privatbil,"

OG

"Selvom man råder over en privatbil skal andre transportformer (kollektiv trafik inkl. bus, taxi og flextrafik, samkørsel, delt mobilitet, aktive transportformer (cykel og gang) og andre mere klimavenlige transportformer gøres mere attraktive for den enkelte."

Visionen udgør en rettesnor og har selvfølgelig forskellige konsekvenser afhængig af, hvor i landet man befinder sig (by, land, forstad) og hvilken livssituation, man befinder sig i (arbejdstager, arbejdssøgende, studerende, pensionist, m.v.). For nogle – især på landet - er bilen uundværlig, for andre dækkes transportbehovet med den kollektive trafik og for endnu flere kan den helt rigtige kombination være den bedste løsning.

DPT mener at stilles den rette infrastruktur til rådighed for at understøtte visionen, kan vi og vores medlemsvirksomheder yde et betragteligt bidrag til at mindske trængsel på vejene, reducere persontransportens klimabelastning og sikre en attraktiv mobilitet for alle.

3. Bidrag til en grøn infrastrukturplan

Hvilke delelementer i en infrastrukturplan vil understøtte Dansk PersonTransports vision? Her er vores bud:

	Delelement i infrastrukturplanen	Hvorfor?
1.	Etablering af BRT-anlæg i de større byer	Hurtig og effektiv kollektiv transport med CO2-reduktion, byudvikling og passagervækst i højsædet
2.	Bedre fremkommelighed for busser i byer	De grønne busser er her allerede. Og de skal hurtigt ind og frem i byen.
3.	Statsveje der binder landet sammen med en klimavenlig buskørsel	Fjern-, regional- og turistbussen er det klimavenlige transportvalg på vejen.
4.	Sammenhæng mellem cykeltrafik og kollektiv bustrafik og taxitrafik	2 + 2 = 5. Cyklen er et stærkt kort i fremtidens, grønne mobilitet. <u>I kombination</u> med busser, taxier og anden kollektiv trafik er det ekstra stærkt.
5.	Knudepunkter i hele landet – omdrejningspunkt for grøn mobilitet	Knudepunkterne – både trafikale og fysiske – er afgørende led i en god, effektiv og tryk rejseoplevelse på tværs af mobilitetsformer.
6.	Etablering af ladeinfrastruktur til persontransporten	Elektrificering af taxierne skal understøttes af en øget udbredelse af ladeinfrastruktur, som er afgørende for hastigheden af omstillingen. Et godt netværk af ladeinfrastruktur vil også gavne flextrafikken.

3.1 Etablering af BRT-anlæg i de større byer

Trængsel og spildtid i trafikken præger især landets største byer. Højklasset kollektiv trafik er en væsentlig del af løsningen. Metro har hjulpet meget i hovedstadsområdet, letbane i Aarhus og snart i Odense og på Ring 3 hjælper også men er dyre og langsomme at implementere. Der er store gevinster at hente ved at benytte BRT. I Aalborg åbnes landets første BRT efter planen i 2023 og generelt er BRT det helt rette værktøj i værktøjskassen flere steder i landet.

- Anlægsomkostningerne er meget små (sammenlignet med letbane og metro).
- Anlægstiden er kort, så effekterne på trængsel og klimabelastning kan nå hurtigere.
- Passagerkapaciteten og komforten er høj, fleksibel og kan skaleres med større busser og/eller højere frekvens.
- BRT har taget fremtidens teknologier til sig. Emissionsfri og CO2-neutral drift (el) er en selvfølge og førerløs drift en realistisk mulighed indenfor få år.
- Både erfaringer fra Aalborg og fra internationale studier viser, at BRT er en driver for byudvikling, fortætning og erhvervs- og boligudvikling på et niveau der er sammenligneligt med metro og letbane.

Nordjyllands Trafikselskab, Aalborg Kommune, Midttrafik og Movia har i fællesskab udviklet et katalog *Seks BRT-projekter på tværs af Danmark*, hvor der gives bud på BRT-løsninger i Aalborg, Randers, Aarhus og Hovedstadsområdet². Der er skønnede anlægsinvesteringer for i alt 4,3 mia. DKK, hvilket sikrer et ganske stort potentiale i form af passagervækst, CO2-reduktioner og håndtering af trængsel.

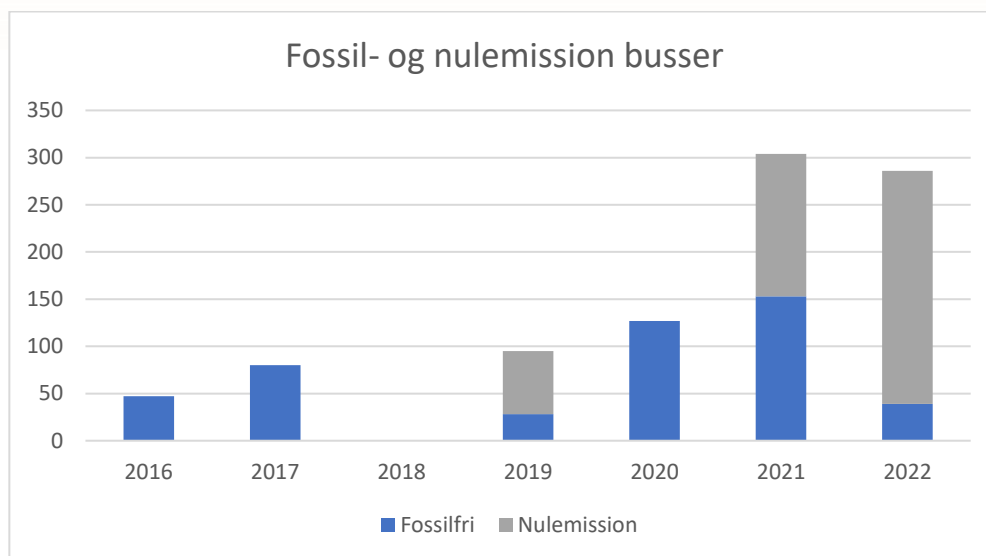
De seks projekter udgør nogle gode bud, men potentiale for BRT i landets større byer begrænser sig ikke til de seks.

3.2 Bedre fremkommelighed for busser i byer

Der satses benhårdt på emissionsfri busdrift i den kollektive bustrafik. Regeringen har også indgået klimasamarbejdsaftaler med de største kommuner, der understøtter denne udvikling. I skrivende stund er der allerede cirka 90 elbusser i den kollektive trafik, og der er 151 nye nulemissionsbusser på vej i 2021 og yderligere 247 nulemissionsbusser i 2022.

Derudover er der også mange fossilfri busser på brændstoffer, der ikke belaster klimaet – eller i hvert fald belaster klimaet væsentligt mindre end den traditionelle bus.

^{2 2} Movia, NT, Midttrafik og Aalborg Kommune. Seks BRT-projekter på tværs af Danmark, Januar 2021.



Transitionen til fossilfri og nulemission busser sparer klimaet for betydelige mængder CO₂, men den helt store effekt opnås vi ved, at passagererne skifter f.eks. bilturen ud med en bustur.

Alle undersøgelser viser, at pålidelighed og rejsehastighed er afgørende faktorer for, at passagererne vælger den kollektive trafik. Derfor skal de grønne busser hurtigere frem og anlægsinvesteringer i busfremkommelighed er én af nøglerne hertil.

Investeringer i busfremkommelighed virker. I *Aftale om en grøn transportpolitik* fra 2009 blev der etableret en pulje på i alt 1 mia. kr. i årene 2009-2013 til fremkommelighedstiltag i den kollektive trafik (*Busfremkommelighed, Terminal og stoppested, Trafikinformation samt Udvikling og markedsføring*).

De efterfølgende evalueringer viste, at der var fremkommelighed, rejsetidsgevinster og passagervækst at hente ved investeringerne.³ I mellemtiden er biltrafikken og trængslen steget, så potentialet er ikke blevet mindre, tværtimod. Til gengæld er puljerne tørret ud.

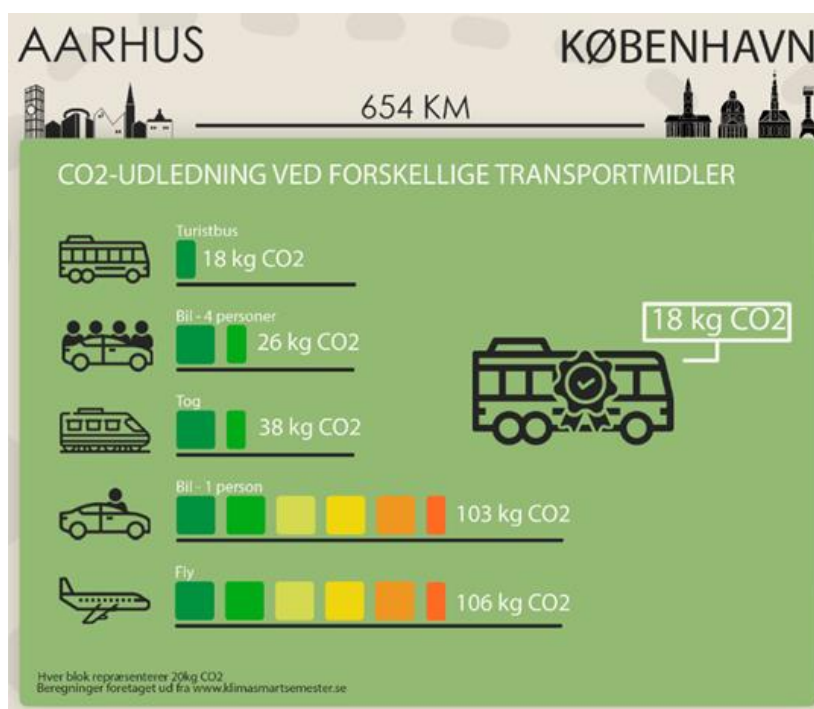
Infrastrukturaftalen bør bidrage med friske midler.

³ Vejdirektoratet, Vejregelgruppen kollektiv trafik på veje. *Effektundersøgelse af busfremkommelighedsprojekter*. Notat d. 2. marts 2016.

⁴ Trafik- og Byggestyrelsen. *'Kommer der flere passagerer, når bussen kommer hurtigere frem? Evaluering af effekter fra projekter i Fremkommeligheds- og Passagerpuljen 2009 – 2013*. Rapport d. 26. april 2016

3.3 Statsveje der binder landet sammen med en klimavenlig buskørsel

På statsvejene, mellem byerne og regionerne er fjern-, regional- og turistbusserne det klimavenlige valg. Det gælder turistbusser, når man rejser i fællesskab som skoleklasse, rejsegruppe, forening, fodboldhold eller lignende og den regionale, kollektive bustrafik med regionalbusser, X-busser og fjernbusser, når der er tale om individuelle rejsende i det kollektive trafiksystem.



Denne regionale og landsdækkende trafik med busser er også præget af trængsel, men Staten har hidtil forsømt at fremme bussernes fremkommelighed. Forbedringer fremadrettet nås bedst ved at tænke busfremkommelighed ind i både nye trafik anlæg og ved vedligeholdelse og modifikationer af eksisterende. Mulighederne er mange ⁵ og infrastrukturen bør afsætte en pulje til dette formål.

3.4 Sammenhæng mellem cykeltrafik og kollektiv bus- og taxi trafik

Det vil være til stor gavn for klimaet, trængslen og ikke mindst sundheden, hvis flere vælger cyklen som en større del af deres transport. Cyklen har dog sine begrænsninger. Afstande,

⁵ Vejdirektoratet, Movia og NT: *Ny busfremkommelighed på statsvejnettet - Katalog over fremkommelighedstiltag*. Notat d. 17. januar 2017.

tryghed og sikkerhed, sæson, vejrforhold og de konkrete formål med turen (Arbejde, fritid, indkøb), kan begrænse cyklens muligheder.

Kombinationen af cykel med busser og anden kollektiv trafik og taxi er derfor et meget stærkt kort⁶. Infrastrukturaftalen bør omfatte en pulje, der understøtter kombinationen af cykel og bus- taxiinfrastruktur:

- Etablering af nye cykelstier / cykelveje der fører direkte og sikkert frem til busstoppesteder
- Cykelvenlig indretning af stoppesteder (Super-cykelstoppesteder)⁷.

3.5 Knudepunkter i hele landet – omdrejningspunkt for grøn mobilitet

Etableringen og styrkelsen af knudepunkter i den kollektive trafik er ikke en ny idé, men en idé med stadig større potentiale, der bør støttes af en kommende infrastrukturaftale. Navnlig når tankegangen fra knudepunkter bredes helt ud i hele landet – ikke kun de største byer - og bidrager til at gøre rejsen med den kollektiv trafik attraktiv og sammenhængende i kombination med andre transportformer. Nordjyllands Trafikselskab har udviklet et koncept for knudepunkter, der understøtter dette⁸.

Knudepunkterne skal fremme og understøtte den kollektive trafik og ikke mindst synliggøre mulighederne for transport og mobilitet uden egen bil eller med begrænset brug af bil. Uanset om turen er lokal, regional, landsdækkende eller med turistbus ud i den store verden.

Knudepunkter er derfor – foruden den kollektive trafik - også omdrejningspunkt for:

- Taxiholdepladser med tilhørende ladeinfrastruktur til eltaxier
- Fjernbustrafik
- På- og afstigning for turistbustrafik og turistbusrejser.
- Cykelparkering
- Adgang til deletjenester for cykler, løbehjul m.v.
- På- og afstigning med både Flextur/Plustur og privat samkørsel.

Der bør afsættes puljemidler der kan understøtte udviklingen og etableringen af infrastruktur i form af knudepunkter for kollektiv trafik, delt mobilitet og aktive transportformer.

De fysiske og trafikale knudepunkter og delt mobilitet skal også understøttes af en digitale infrastruktur. I Rejseplanen.dk er der allerede adgang til at søge ture med bybil, delecycler og samkørsel, men arbejdet skal føres videre, så det bliver attraktivt for mobilitetsaktører at være

⁶ Movia. Juni 2018. *Multiskiftet – Guide til multimodal stoppestedsudvikling*.

⁷ Movia. Februar 2017. *Superskiftet – En guide til planlægning af gode skiftforhold mellem cykel og bus*.

⁸ NT og CF Møller. Februar 2020. *NT Båndet. Designkoncept for store knudepunkter – busterminaler og togstationer*.

med på rejseplanen og så rejsende får det bredest mulige udbud og derved let kan finde vej: Både i den fysiske og den digitale infrastruktur.

3.6 Etablering af ladeinfrastruktur til persontransporten

Persontransporten skal elektrificeres og det er naturligt, at transporterhvervet går foran. Det er allerede sket med bybusserne og for taxierhvervet er der fastsat en ambitiøs målsætning om, at 100 % af taxierne skal være nul-emissionsbiler i 2030. Det giver god mening, at taxierhvervet indtager førertrøjen på dette punkt. Taxierne kører meget mere og meget længere end den gennemsnitlige personbil, så gevinsten ved elektrificering er stor. Men en afgørende faktor for omstillingen og hastigheden af denne er tilgængelige ladeinfrastruktur, herunder lynladere. Derfor skal der også særlig infrastruktur til med dedikerede lynladestander, der sikrer prioritet adgang til taxierne - elektrificeringens stormtropper.

Der bør afsætte en pulje til etablering af ladeinfrastruktur til erhvervstransporten, der kan betjenes (i takt med at det indføres) som en prioritet:

- Taxierne
- Personbiler og minibus i flextrafikken (og kommunal specialkørsel)

Det bør ses på om ladeinfrastrukturen kan etableres i større lade-hubs, der deles med forskellige dele af erhvervstransporten og person erhvervstransporten.

Kontakt:

Michael Nielsen

Adm. direktør

+45 3136 6900

mmn@dpt-dk.org

Danske PersonTransport er brancheforeningen for det samlede vejbaseerede persontransporterhverv.

www.dansktopersontransport.dk