



FREMTIDENS KOLLEKTIVE MOBILITET SKAL...

Skabe tryghed. Det gælder forsyningssikkerhed, den personlige sikkerhed for brugerne og garanti for hjælp til borgere med særlige behov.

Baseres på professionelle transportløsninger, der varetages af uddannede chauffører med passende kvalifikationer og ordentlige løn- og arbejdsvilkår.

Være grøn og bæredygtig. Grøn mobilitet sikres bedst ved kollektiv transport, der har op til 30 gange lavere CO2-udledning pr. passagerkilometer end kørsel i personbil.

Mindske trængsel. Der kommer flere og flere personbiler på vejene, og trængslen stiger. Det koster samfundet mange milliarder, og den bedste løsning er at få flere over i den kollektive transport.

Være billigere for borgerne og udgøre et reelt og attraktivt alternativ til personbilen for alle uanset bopæl.

Være simpel at benytte for nuværende brugere og nye kunder.

Have forenklede, moderniserede og ens udbudskrav på tværs af landet, så operatører kan effektivisere deres virksomheder, hvilket også er til gavn for brugerne.

Være baseret på en langsigtet økonomisk national plan, der sikrer stabilitet for brugere, kommuner og operatører.

... HVILKET BEDST KAN LEVERES AF:





Vi står ved en afgørende skillevej, hvor utilstrækkelige budgetter hos kommunerne og trafik-selskaberne risikerer at skabe en opdeling i samfundet og sætte sammenhængskraften og den grønne omstilling over styr.

Det kræver politisk handling og nytænkning, og her skal fremtidens kollektive mobilitet tage højde for, at:

Danskerne bosætter sig i stigende grad i byer med mindst 2.000 indbyggere.

Danskerne pendler længere, men det sker stadig hovedsageligt indenfor lokalt og regionalt definerede pendlingsområder.

Selvom antallet af personbiler stiger, hvilket giver stigende trængsel, så er der **1,2 millioner danske familier, som ikke har adgang til bil**. Disse skal have mulighed for at komme til/fra arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter. Borgere med bil skal også have mulighed for at lade bilen stå.

Rygraden i den kollektive mobilitet – i dag og i fremtiden

Rutetrafikken, flextrafikken, taxierne og de øvrige busser udgør de fire søjler, som er rygraden i den lokale og regionale kollektive mobilitet.

De deler det fællestræk, at de fungerer som regulerede erhverv, der opererer under forskellige lovgivninger, der sikrer danskerne troværdige, sikre og professionelle transportløsninger.

Adgangen til busser, taxier og flextrafik er en nøgle til velfærden og eneste mulighed for mange danskere for at deltage i samfundet og dets aktiviteter. Erhvervet beskæftiger i dag 22.000 medarbejdere, som dagligt sørger for at forbinde danskerne og sikre, at folk når sikkert frem til deres arbejde, uddannelse eller fritidsaktiviteter.

Et velfungerende og sammenhængende Danmark kræver, at vi også i fremtiden har en kollektiv mobilitet af høj kvalitet med effektiv drift, som er til at regne med, og som kan tilbyde et transporttilbud til alle, uanset hvor de bor. Fremtidens kollektive transport skal være en del af løsningen på den grønne omstilling og den skal fortsat være baseret på professionelle chauffører ansat under ordentlige løn- og arbejdsvilkår.

Den bedste måde at sikre det på er ved at styrke og nytænke de eksisterende fire søjler, der udgør rygraden i den kollektive mobilitet i dag – nemlig det professionelle mobilitetsudbud med rutebus, flex- og plustrafik, taxi og turistbus.



GØR FREMTIDENS KOLLEKTIVE MOBILITET ENDNU BEDRE...

Bussen er ryggraden, men skal gøres mere attraktiv

Bustrafikken skal styrkes de steder, hvor der er størst grundlag for det.

Derfor foreslår vi:

Styrk det regionale hovednet af busser mellem byerne med mindst 2.000 indbyggere og de lokale og regionale centre med fokus på frekvens, rejsetid og pålidelighed. Der skal skabes knudepunkter og opkobling med flextur, plustur og taxier samt andre individuelle professionelle løsninger, som skal give borgere i landområderne mulighed for gode, frekvente og hurtige rejser.

Lav en plan for bustrafikken indenfor kommunegrænsen, som er tilpasset de lokale forhold og prioriteringer. Det kan være ved at koble kommunens hovedby og opland bedre sammen, prioritere trafikken til større arbejdspladser eller binde to eller flere bysamfund sammen for at sikre borgerne tilgængelighed til beskæftigelse, uddannelse, kommunale services og fritidsaktiviteter i kommunen.

Gør bybussen mere attraktiv i de større byer med mindst 20.000 indbyggere, der er præget af trængsel ved at øge frekvensen, forbedre fremkommeligheden både på indfaldsvejene og i den tætte by, samt prioritere byrummet til kollektiv trafik og andre bæredygtige transportformer.

Invester yderligere i Bus Rapid Transit (BRT) i de største byer Aalborg, Aarhus og Odense samt Hovedstadsområdet, hvormed man både etablerer et højt serviceniveau og danner grundlaget for byudvikling i og omkring stationerne.

Flextur og plustur skal udvikles og udvides

Flexbiler og minibusser kan supplere traditionelle busruter på steder og tidspunkter med lav efterspørgsel.

Derfor foreslår vi:

Fleksible løsninger som flextur og plustur for at sikre mobilitet for borgerne i områder eller på tidspunkter med lavt passagergrundlag.

Minibusser kan både udnyttes på faste ruter med lavt passagertal og kan anvendes til mere behovsstyret bustrafik. Flexbiler, som typisk har kapacitet mellem 4-8 passagerer, kan anvendes som mobilitetsløsning til at understøtte busruter i områder, hvor der ikke tilbydes anden form for kollektiv mobilitet.



Udnyt og integrer taxier mere i kollektive mobilitetsløsninger

Der er ca. 5.000 taxier i Danmark, som allerede udgør en stor mobilitetskapacitet. Hvis taxierne får mulighed for at spille en større rolle i den kollektive mobilitet, vil de kunne løse langt flere opgaver lokalt og regionalt og blandt andet indgå i flextrafikken i langt større omfang end i dag.

Derfor foreslår vi:

At taxierne kan tilsluttes trafiksekskabernes flextrafik på en måde, der gør det muligt for kørselskontorer at tage flexture ind på samme måde som en almindelig taxitur. På den måde udnyttes taxiens kapacitet, hvis den befinder sig i et område, hvor der er en bestilling på en flextur.

En fleksibel udnyttelse af taxiflåden vil kræve, at trafiksekskaber tillader taxiselskaberne at inkludere deres vognpark langt mere fleksibelt i deres systemer. Derved kan man opnå en meget større udnyttelse af taxiernes kapacitet, som i dag er begrænset af nogle udbudsmæssige krav.

Herved vil der opnås en bedre udnyttelse af eksisterende ressourcer og betjening af borgerne i alle geografier, som samtidig kan bidrage til en bedre taxidækning for private kunder – også i landdistrikterne.

Skab mulighed for OPP (Offentligt Privat Partnerskab)

Offentlige myndigheder og virksomheder skal gå sammen om at udvikle attraktive mobilitetsløsninger til at understøtte, at medarbejdere og uddannelsessøgende benytter den kollektive transport.

Derfor foreslår vi:

Gør det attraktivt for virksomheder, uddannelsesinstitutioner og lignende at understøtte eksisterende og etablere nye åbne buslinjer økonomisk ved at sikre flere afgang eller stop til og fra destinationen.

Udbred private pendlerbusser til virksomheder, uddannelsesinstitutioner og lignende som et godt alternativ til at eje en personbil, hvilket vil øge mobiliteten – også i landdistrikter.

Dansk PersonTransport

Kontakt os på +45 70 22 70 99 eller info@dpt-dk.org

www.danskipersontransport.dk