



Danmark skal hænge sammen



Danmark skal hænge sammen – KL's udspil til fremtidens kollektive trafik

© KL

1. udgave, 1. oplag 2024

KL
Weidekampsgade 10
2300 København S

+45 3370 3370
kl@kl.dk
kl.dk

 @kommunerne
 KL

Produktion: Kommuneforlaget A/S
Design: e-Types
Foto: Colourbox

Produktionsnr. 831037
ISBN: 978-87-94514-54-5-pdf

Indhold

Danmark skal hænge sammen	4	Anbefaling 1	
		Den kollektive trafik skal besluttes	
		af dem, der er tættest på borgerne	8
To store udfordringer påvirker		Anbefaling 2	
den kollektive trafik i dag	6	Giv kommunerne friere rammer til	
Urbanisering	6	at opfylde borgernes transportbehov	12
Rigide regler og rammer	6		
Særlige forhold i de store urbane områder	6	Anbefaling 3	
Klimaet	7	Giv trafikselskaberne friere rammer	
		til at bruge innovative transportformer	14

Danmark skal hænge sammen

Danmark skal hænge sammen fra øerne til byerne. Det skal være attraktivt at bo, leve, arbejde, uddanne sig og drive virksomhed i alle dele af landet.

Selvom Danmark er et lille land, er der forskellige behov for kollektiv transport i alle landsdele. Selv ned på de enkelte bysamfund kan behovene variere.

Derfor er det afgørende, at den kollektive trafik besluttet af dem, der er tættest på borgerne, kender deres hverdag og de lokale behov.

For mange er kollektiv transport den eneste mulighed, de har for at få deres hverdag til at hænge sammen. Fx har fire ud af ti familier ikke adgang til bil.

Det er et stort problem, når unge ikke kan komme til deres ungdomsuddannelser eller må takke nej til at deltage i sociale arrangementer eller studiegrupper. Det er også et stort problem for de ældre eller udsatte borgere, der kan risikere at blive endnu mere isolerede, når de ikke kan tage bussen til indkøb, banko, læge eller besøge pårørende. Eller for familier, som har brug for en ekstra bil, for at få hverdagen med arbejde, skole, fritidsaktiviteter, legeaftaler mv. til at hænge sammen, men som ikke har råd til to.

Det skal være borgernes behov, der definerer, hvilken form for kollektiv transport, der er den rigtige. Det er kommunerne, der har den helt tætte kontakt til borgerne. Det er derfor kommunerne, der kan afdække behovene og udvikle de rigtige løsninger – også helt lokalt i de små bysamfund.

Den kollektive trafik er i dag presset af to store udfordringer, som betyder, at vi ikke kan levere transportløsninger til danskerne i alle dele af landet: en stigende urbanisering og rigide regler.

Der er derfor brug for en ny model for den kollektive trafik i Danmark.

Anbefaling 1

Den kollektive trafik skal besluttes af dem, der er tættest på borgerne

KL foreslår en ny model for den kollektive trafik, hvor:

- staten har ansvaret for det landsdækkende strategiske hovednet, herunder alle de skinebårne transportmidler (bortset fra metro og letbaner).
- kommunerne har ansvaret for at opfylde de lokale transportbehov og koordinere buslinjer mellem de større byer.
- der afsættes et fast beløb af staten til ruter mellem de større byer, der udmøntes via trafikselskaberne.

Anbefaling 2

Giv kommunerne friere rammer til at opfylde borgernes transportbehov

KL foreslår, at der gøres op med de rigide regler på transportområdet, så:

- kommunerne får frihed til at vælge lokale transportløsninger, der hvor det giver bedst mening.
- kommunerne får mulighed for at lave flere forsøg med forskellige mobilitetsløsninger.
- mulighederne for samarbejde mellem det offentlige og det private kan styrkes og understøttes.

Anbefaling 3

Giv trafikselskaberne friere rammer til at bruge innovative transportformer

KL foreslår, at de lovgivningsmæssige rammer om trafikselskaberne løsnes, så:

- trafikselskaberne får mulighed for at tilpasse sig og udvikle løsninger, der bedre imødekommer de lokale behov.
- lukkede kørsler (skolebusser og handicapkørsel) i højere grad kan indgå i den samlede kollektive trafik.
- trafikselskaberne får mulighed for flerårige driftsbudgetter og lånefinansiering af nødvendige investeringer, så de kan planlægge og gennemføre langsigtede projekter – på linje med andre selskaber.

Tabel 1
Den konkrete arbejdsdeling

	Lokal mobilitet	Ruter mellem de større byer	Det skinebårne, herunder lokalbaner
Ejer	<ul style="list-style-type: none">• Kommuner	<ul style="list-style-type: none">• Kommunerne opretter trafikselskaber med selvstændige bestyrelser	<ul style="list-style-type: none">• Staten
Fastlægger service-niveau og bestiller	<ul style="list-style-type: none">• Kommuner	<ul style="list-style-type: none">• Fast beløb, der udmøntes via trafikselskaberne	<ul style="list-style-type: none">• Staten
Operatør	<ul style="list-style-type: none">• Private busoperatører• Private leverandører andre transportløsninger	<ul style="list-style-type: none">• Private busoperatører• Private leverandører af andre transportløsninger	<ul style="list-style-type: none">• Statslig valgt operatør (DSB m.fl.)
Planlægger og indkøber	<ul style="list-style-type: none">• Trafikselskaberne	<ul style="list-style-type: none">• Trafikselskaberne	<ul style="list-style-type: none">• Statslig valgt operatør (DSB m.fl.)

To store udfordringer påvirker den kollektive trafik i dag

Den kollektive trafik er i dag presset af to store udfordringer, som betyder, at vi ikke kan levere transportformer til danskerne i alle dele af landet: en stigende urbanisering og rigide regler.

Urbanisering

Danskerne flytter i højere og højere grad mod byerne. Den urbanisering koblet med den demografiske udvikling betyder, at landdistrikterne affolkes, og passagergrundlaget bliver for småt til at drive kollektiv trafik med store busser. Mange steder er der derfor nedlagt ruter og afgang. Det gælder især i landdistrikterne, men også borgere i de større provinsbyer er blevet ramt af besparelser på den kollektive trafik. Modsat fører urbaniseringen til, at borgere og virksomheder i byområderne oplever stigende trængsel, trafikstøj og sundhedsskadelig forurening.

Rigide regler og rammer

Reglerne for den kollektive trafik står i vejen for, at vi kan målrette den kollektive trafik til de lokale behov og gøre brug af de mange nye teknologier, der vinder frem i disse år.

Fx står reglerne i vejen for, at trafikselskaberne kan bruge innovative transportformer som samkørsel eller privat betalt kørsel, som kan være mere fleksible i områder med lav befolkningstæthed eller særlige behov.

Reglerne står også i vejen for, at kommunerne kan vælge at oprette og støtte et lokalt tilbud steder, hvor det ikke giver mening at bruge trafikselskabernes busser.

Særlige forhold i de store urbane områder

Der gælder særlige forhold for de store urbane områder, som Hovedstaden, Aarhus, Aalborg og Odense. Her handler det i høj grad om fremkommelighed, og det kræver tæt samarbejde og andre investeringsmodeller.



Klimaet

Ikke alle transportformer er lige gode for klimaet. Transportens CO₂-udledning udgør ca. en tredjedel af Danmarks samlede CO₂-udledning. Luftforurening belaster miljøet og vores klima. Kvælstof fra fx bilos lejrer sig i naturen, og trafikens luftforurening skaber sundhedsproblemer, særligt i byerne.

Der er fuld gang i den grønne omstilling af den kollektive transport. Mange kommuner er i gang med at udskifte dieselbusserne med elbusser. Trafikselskaberne forventer, at knap 80 pct. af busserne vil være emissionsfri i 2030. En opgørelse COWI har lavet for Movia i 2021 viser, at elbussen overhaler elbilen i energieffektivitet, når der blot er mere end otte passagerer ombord.

Anbefaling 1

Den kollektive trafik skal besluttes af dem, der er tættest på borgerne

Danskernes behov er forskellige på tværs af landet, og derfor kan man heller ikke centralisere og standardisere den kollektive trafik.

Planlægningen af den kollektive trafik skal foregå nært. For det er lokalt, man fx ved, hvornår eleverne har brug for at blive bragt til og hentet fra den lokale folkeskole. Det er lokalt, man kan lægge køreplanerne ud fra gymnasiernes skemalægning, de store arbejdspladser arbejdstider og foreningslivets tilbud. Det er lokalt, man ved, om der i et socialt udsat område er behov for særlige transportløsninger for at fastholde borgerne i job, uddannelse eller at deltage i sociale arrangementer. Og det er lokalt, man kan tænke den kollektive transport sammen med andre transportformer og skabe sammenhæng til byplanlægningen og de grønne løsninger. Nærheden til borgerne gør, at der kan reageres hurtigere og mere præcist på ændringer og udfordringer.

Når den kollektive trafik og byplanlægning samtænkes, kan der planlægges for fremkommeligheden af den kollektive trafik fx ved særlige vejbaner for busserne. Eller der kan arbejdes med at styrke den kollektive trafik til et socialt udsat område, så der sikres bedre adgang til uddannelse, arbejde og sociale aktiviteter. Kollektiv trafik kan også understøtte udviklingen af nye byområder, lokal detailhandel mv.

Kollektiv trafik integreres med andre lokale transportformer og byplanlægning

Københavns Kommune har med etableringen af bl.a. nye gang- og cykelbroer over havnen arbejdet med at skabe grønnere og mere inkluderende transportløsninger.

Kolding Kommune arbejder strategisk med at skabe knudepunkter for nemme skift mellem transportformer. Det er en del af deres mobilitetsplan. Fx skal pendlere, der kommer i bil ad motorvejen, have mulighed for at sætte bilen ved et knudepunkt ved afkørslen og tage en direkte bus, en (el)cykel eller et (el)løbehjul ind til deres arbejdsplads.

Roskilde Kommune har udviklet en vision kaldet +Way, hvor by- og trafikplanlægningen er integreret. Målet er at gøre det hurtigere at tage bussen end bilen ved at prioritere busser i lyskryds og reducere køretiden med 15 pct. Dette projekt inkluderer også forbedringer af busbetjening i byens centrale områder og skaber bedre adgang til byrum.

Aalborg Kommunes +Plusbussen – Danmarks første 'Bus Rapid Transit-system' – er et godt eksempel på vigtigheden af at samtænke byplanlægning og kollektiv mobilitet. Plusbussen er et integreret byudviklingsprojekt, hvor byplanlægning, bydesign og trafikplanlægning er gået hånd i hånd for at skabe den bedste service til Plusbussens passagerer.



KL foreslår:

Kommunerne skal have ansvaret for at opfylde de lokale transportbehov og koordinere buslinjer mellem de større byer.

Samarbejde mellem kommunerne om ruter, der går på tværs

Kommunerne skal også kunne sikre kollektive transportformer til borgerne på tværs af kommunegrænserne. Derfor indebærer den nye model, at kommunerne skal finansiere ruterne mellem de større byer via bevillinger til trafikselskaberne med et fast beløb fra staten, baseret på de nuværende udgifter til regionale ruter. Det vil sikre, at ruterne mellem de større byer prioriteres, og at staten kan tilpasse serviceniveauet i forhold til udviklingen af det skinnebårne hovednet.

KL foreslår:

Der afsættes et fast beløb af staten til ruter mellem de større byer, der udmøntes via trafikselskaberne.

Kommunerne kan med den nye model i fællesskab koordinere den kollektive trafik mellem større byer – på tværs af kommuner – i tæt samarbejde med trafikselskaberne, som en del af en større knudepunktsstruktur. Det sikrer, at ruterne mellem større byer samtænkes med lokale behov og strategisk byplanlægning, samtidig med at der fastholdes et stærkt net mellem de større byer. Kollektiv mobilitet vil på den måde både understøtte den overordnede udvikling og vækst lokalt.

Centralisering er ikke svaret

Al erfaring viser, at centralisering af ansvaret fører til lukning af lokale tilbud. Der er derfor brug for kommunerne til at sikre, at kollektiv trafik også bliver prioriteret i de områder, hvor borgerne har behov for transport, langt fra de store hovedfærdselsåre. Det varierer fra mindre bysamfund i landdistrikter til udsatte byområder.

Kommunerne tænker allerede borgernes og virksomhedernes transportbehov ind i lokalplanlægningen. Lukkede boligområder skal forbindes med gode stiforbindelser til veje, som kan betjenes med busser. Her skal kunne anlægges busstoppesteder/buslommer og sikres krydsningsmuligheder/tunnel. Andre bolig- eller erhvervsområder kan planlægges med bussluser/vendepladser og buslommer. Dette skal der afsættes areal til allerede i planlægningsfasen. Heri indgår også, at kommunerne anvender kollektiv busbetjening til at støtte byer og byområder, der enten er trængte på byudvikling, fastholdelse af skole, socialt belastede etc. i en helhedsorienteret indsats.

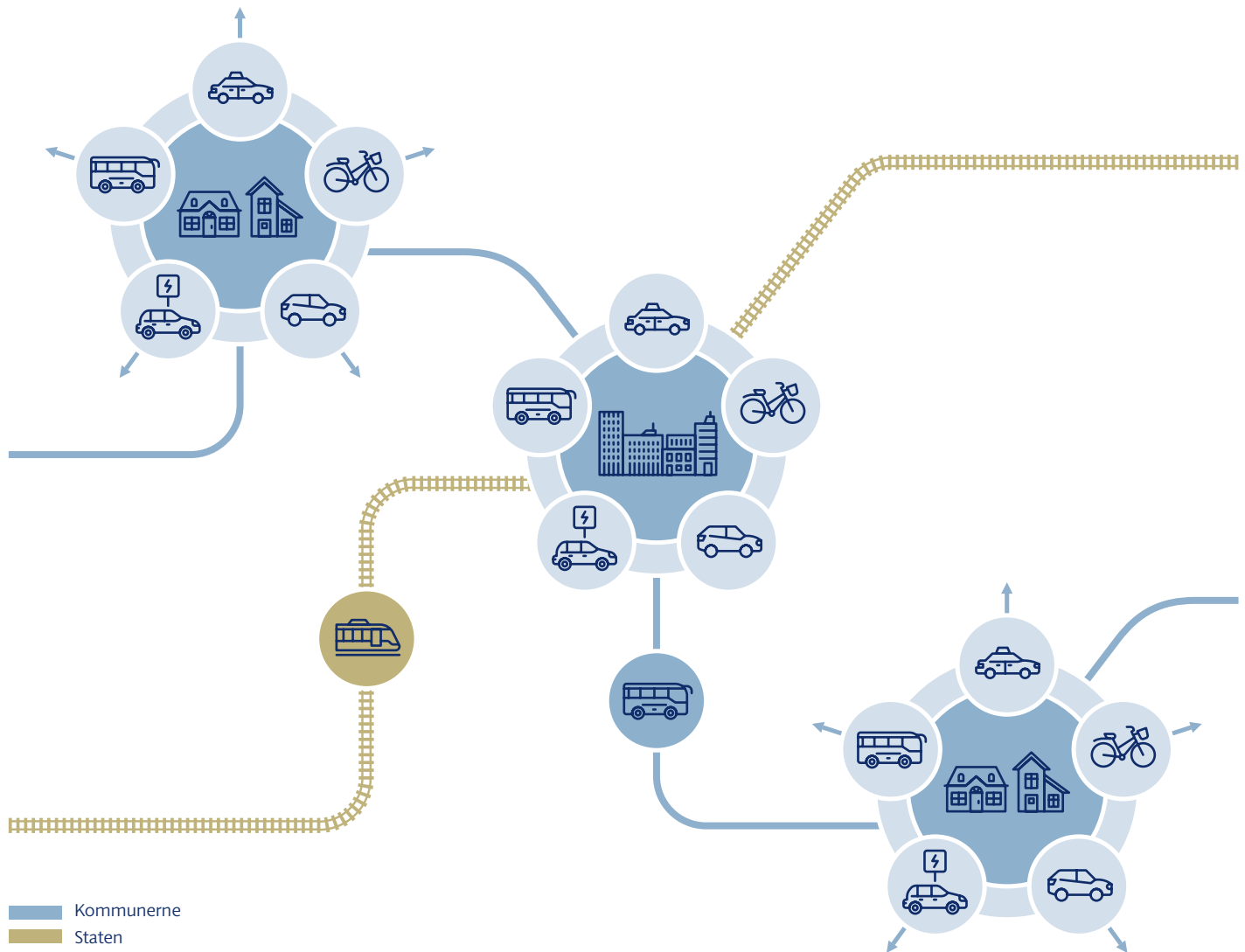
Fremtidens kollektive transport må derfor ikke alene blive centraliseret til de mest rentable og effektive busruter.

Skånemodellen

I region Skåne har man formået at få flere til at bruge den kollektive trafik. Der er også investeret betydeligt i at styrke det regionale net og BRT-linjer. En investering på tilsvarende niveau i Danmark vil også kunne give et markant løft af den kollektive trafik.

Den skånske model er umiddelbart ikke overførbart til Danmark og har også en række udfordringer. Skånetrafiken er en del af den regionale forvaltning. I Skåne er der 33 primært små kommuner, som alle har valgt at lade regionen stå for den kollektive trafik. Den lokale trafik (Närtrafik) baserer sig primært på støttet taxakørsel. Der køres pt. pilotprojekt med flextrafik. Skåne er på den led ikke et forbillede i forhold til en lokal forankret kollektiv trafik og bred fladedækning.

Figur 1
KL's model for fremtidens kollektive transport



Staten skal have ansvaret for alt skinnébåret, herunder lokalbaner (men ikke metro og letbaner). Staten har allerede ekspertisen inden for de skinnebårne transportmidler og ved, at staten også får ansvaret for lokalbaner, kan disse i højere grad samtænkes med den øvrige drift og udvikling.

Et tættere samarbejde mellem stat og kommuner kan optimere brugen af eksisterende ressourcer og investeringer, sikre hensyn til både nationale og lokale behov og prioriteter og skabe en mere bæredygtig og miljøvenlig transportinfrastruktur. Dette samarbejde kan også forbedre koordineringen og integrationen mellem forskellige transportformer, hvilket gør det lettere for borgerne at skifte mellem dem og forbedre den samlede rejseoplevelse.

Samlet set er et tættere samarbejde mellem stat og kommuner afgørende for at skabe en effektiv, sammenhængende og bæredygtig kollektiv mobilitet, der imødekommer både nationale og lokale behov.

KL foreslår:

Staten har ansvaret for det landsdækkende strategiske hovednet, herunder alle de skinnebårne transportmidler (bortset fra metro og letbaner).



Et strategisk hovednet med stærke knudepunkter (HUBs)

Et strategisk hovednet med gode forbindelser mellem større byer og knudepunkter kan sikre fremkommelighed og tilgængelighed samt adgang til mindre landsbyer og samfund, så det bliver muligt for alle at deltage aktivt i velfærdssamfundet, uanset hvor de bor.

De større byer skal være forbundet med øvrige byer og lokalsamfund via knudepunkter (såkaldte HUBs). Knudepunktets serviceniveau tilpasses til de lokale behov og kan indeholde forskellige transportformer fx delebiler, frivilligbus, elcykler osv.

Tanken er et sammenhængende og landsdækkende net af knudepunkter, der giver borgerne adgang til et bredt udvalg af transportløsninger. Transportsystemet sikrer tilgængelighed i byer og landdistrikter og hænger sammen med hovedfærdselsårene. Det tilbyder både individuelle og kollektive transportløsninger. Samtidig er der forsyningssikkerhed også for borgere, der har brug for specialtransport, handicapkørsel, sygetransport mv.

Særlige forhold for de større urbane områder

I de større urbane områder som Hovedstaden, Aarhus, Aalborg og Odense gælder særlige forhold, idet der allerede er meget store investeringer og forskellige ejerformer i den kollektive trafik. Der er her behov for et endnu tættere samarbejde mellem stat og kommuner. Det er vigtigt, at kommunerne har rammerne til at kunne have strategisk fokus på fremkommelighed også i de store byer. Her er fx Bus Rapid Transit (BRT) – altså busser, der kører i egne busbaner – helt centrale. Der skal findes løsninger på de barrierer, der i dag forhindrer etableringen af BRT flere steder.

KL foreslår:

Der tages højde for, at der gælder særlige forhold i de større urbane områder.

Der gælder også særlige forhold for øerne, hvor det er helt afgørende, at der findes løsninger for mere stabil færgedrift.

Anbefaling 2

Giv kommunerne friere rammer til at opfylde borgernes transportbehov

Der er brug for større frihedsgrader og fleksibilitet til at kunne målrette den kollektive trafik lokalt. Vi skal fjerne båndspænd, regler og bindinger og i højere grad lade dem, der har det lokale kendskab og forpligtelser, planlægge, hvad der er behov for.

Det skal fx være muligt for kommunerne ikke at være nødt til at bruge trafikselskaberne dér, hvor det giver bedre mening med et helt lokalt tilbud. Det kunne fx være i forhold til et socialt udsat område, hvor der er behov for at bringe unge til uddannelse og fritidsaktiviteter, men hvor en eventuel begrænset transportmulighed kan være årsag til, at de ikke kommer afsted. Ensretning af den kollektive trafik kan være fornuftigt på de tværgående ruter, men på lokalt niveau kan det være et båndspænd for gode løsninger.

Eksempler på andre transportformer

- Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder fx bus-på-bestilling
- Privat betalt kørsel – lempelse af begrænsningerne ved samkørsel og lempeligere rammer for taxikørsel
- Samkørsel som en del af den kollektive transport
- Borgerdrevne løsninger/frivilligbusser
- Øget udbredelse af dele-cykler

KL foreslår:

Kommunerne får frihed til at vælge lokale transportløsninger, der hvor det giver bedst mening og med udgangspunkt i borgernes behov.

Vi skal fjerne regler, der lægger hindringer for, at den kollektive mobilitet kan drives effektivt – det gælder fx, når skolebussen ikke kan få lov til at samle andre borgere op på ruten og tage betaling for det. Eller den manglende mulighed for, at kommunerne kan støtte andre transportformer end busser via trafikselskaberne, det kunne fx være delebilsordninger eller samkørsel.

Der skal gives flere frihedsgrader til udvikling af kollektiv transport frem for standardiserede løsninger, der ikke er tilpasset borgernes behov. Kommunerne skal have flere muligheder for at lave lokale forsøg som eksempelvis bus-på-bestilling, der adskiller sig fra den nuværende flexkørsel, privat betalt kørsel, offentlig støtte til samkørsel, samkørsel i minibusser, der kan befordre flere målgrupper, unge til uddannelse og ældre til læge eller indkøb, pendlerkort eller pensionistkort til flextrafik, tilskud til delebilsmedlemskab. Det, der er behov for i et lokalsamfund, er ikke altid det samme, der er brug for i et andet.



*KL foreslår:
Kommunerne får mulighed for at lave flere forsøg med forskellige mobilitetsløsninger.*

Den kollektive trafik skal følge med tiden

Nye teknologier giver nye muligheder. Vi skal derfor styrke og understøtte mulighederne for samarbejde mellem det offentlige og det private fx omkring allerede kendte delemobilitetsløsninger og om fremtidens transportformer.

Der er en rivende udvikling i gang inden for automatisering af køretøjer, højhastighedstog, vakuumtog, elbiler, elcykler, elløbehjul, nye apps, der gør det lettere at køre sammen, droner og førerløse køretøjer. De selvkørende biler er kommercielt på gaden flere steder i USA og også snart i Oslo i Norge.

Kunstig intelligens kan give bedre trafikstyring og en mere fleksibel udnyttelse af transportmidler. Fx kan busser omlægges fra at køre i faste ruter til en mere fleksibel planlægning, hvor borgeren kan efterspørge busser on-demand.

Det er afgørende, at vi udnytter de private virksomheders innovativkraft og formår at tage nye teknologiske fremskridt ind i den kollektive trafik.

*KL foreslår:
Mulighederne for samarbejde mellem det offentlige og det private skal styrkes og understøttes bedre, så det bliver muligt at bruge ny teknologi i langt højere grad.*

Danske førerløse busser i Oslo

I den norske hovedstad Oslo kører nogle af de første førerløse busser rundt. Bag dem står den danske virksomhed Holo. Det skal vi tage ved lære af i Danmark. De førerløseløsninger er på vej. Ikke kun i Norge, men også flere steder i USA, Kina og Israel kan man sætte sig ind i en førerløs taxa. Det er vigtigt, at vi ikke hægter os af udviklingen. Den førerløse transport kan være med til at afhjælpe trængsel i byerne og imødekomme transportbehovene til mennesker uden bil med langt til en station eller et stoppested. Holo har sammen med flere danske trafikselskaber testet førerløse busser i Danmark. En vanskelig business case og manglende statslige godkendelser har imidlertid stoppet Holo's videre udvikling i Danmark. Virksomheden opererer nu i Oslo. Det danske regelsæt skal understøtte, at vi i Danmark kan følge med den teknologiske udvikling på transportområdet, også når det gælder førerløs transport. Det er positivt, at Færdselsstyrelsen nu lemper reglerne for danske forsøgsordninger.

Anbefaling 3

Giv trafikskaberne friere rammer til at bruge innovative transportformer

De lovgivningsmæssige rammer om trafikskaberne skal løsnes, så trafikskaberne får mulighed for at tilpasse sig og udvikle løsninger, der bedre imødekommer de lokale behov. Det kunne fx inkludere innovative transportformer som samkørsel, bus-på-bestilling eller privat betalt kørsel, som kan være mere fleksible og omkostningseffektive i områder med lav befolkningstæthed eller særlige behov.

Der er brug for at give trafikskaberne nye og mere fleksible rammer til også at udbyde og koordinere samkørsel på tværs af kommuner. Det er uhensigtsmæssigt, at kommunerne enkeltvis skal indgå kontrakter med de forskellige udbydere.

KL foreslår:

De lovgivningsmæssige rammer om trafikskaberne skal løsnes, så trafikskaberne får mulighed for at tilpasse sig og udvikle løsninger, der bedre imødekommer de lokale behov.

Trafikskaberne skal også have bedre muligheder for at tilbyde nye trafikløsninger helt frem til døren, som vi kender det fra fx flextrafik. Kombineret med funktionsudbud, hvor kommune og trafikskaber definerer det overordnede mobilitetsbehov, og operatørerne skal komme med bud på en sammenhængende løsning med busser og tog efter køreplan suppleret med fleksible transportformer, der matcher udbuddet. Det vil også kunne åbne for flere private aktører.

Skolebusser og handicapkørsel (de såkaldte lukkede kørsler) skal også i højere grad kunne indgå ind i den samlede kollektive mobilitet. Ved at tænke disse "lukkede kørsler" ind i det større transportsystem kan man opnå en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne og sikre, at alle borgere har adgang til pålidelig transport. Det vil også kunne forbedre serviceniveauet og tilgængeligheden for sårbare grupper som skolebørn, ældre og personer med handicap.



KL foreslår:

Lukkede kørsler skal i højere grad kunne indgå som et tilbud i den samlede kollektive trafik.

Endelig er det afgørende, at trafikselskaberne får mulighed for flerårige driftsbudgetter og kan lånefinansiere nødvendige investeringer. Dette vil give dem større økonomisk stabilitet og fleksibilitet til at planlægge og gennemføre langsigtede projekter – på linje med andre selskaber.

KL foreslår:

Trafikselskaberne skal have mulighed for at lave flerårige driftsbudgetter og lånefinansiering af nødvendige investeringer.

KL
Weidekampsgade 10
2300 København S

+45 3370 3370
kl@kl.dk
www.kl.dk

✕ @kommunerne
📌 KL

Produktionsnr. 831037
ISBN: 978-87-94514-54-5-pdf

KL