

Passagererne tager pulsen på kollektiv transport i tyndt befolkede områder.

Anbefalinger, viden og perspektiver, der blev fremhævet på konferencen om kollektiv transport i tyndt befolkede områder, Ringsted d. 6. december 2022.

**WE DO
DEMOCRACY**

FORBRUGERRÅDET TÆNK



**PASSAGER
PULSEN**



Indholdsfortegnelse

1. Introduktion og konklusioner	3 - 7
2. Dagens vidensinput	8 - 11
3. Deltagerne tager pulsen digitalt: Kollektiv transport i tyndt befolkede områder	12 - 15
4. anbefalinger til kollektiv transport i tyndt befolkede områder	16 - 23
5. Refleksions- og handlingspanel: Temaer og pointer	24 - 26
6. Det siger deltagere og oplægsholdere...	27 - 28

01.

Introduktion og konklusioner





Lige nu er danskernes mobilitet under massivt pres. Trafikselskaberne og regionerne mangler i omegnen af 1 mia. kr., pga. nedgang i billet-indtægter og skyhøje energipriser. Flere steder ser vi allerede nu konsekvenserne i form af færre busafgange eller nedlagte ruter. Her på Sjælland har Movia fremlagt et sparekatalog, som lægger op til, at mellem 54 og 74 busruter bliver påvirket, og mellem 26 og 41 busruter bliver nedlagt. Nedskæringerne vil særligt ramme udkantsområderne, hvor det offentlige tilskud per passager er størst.”

Anja Philip
Formand, Forbrugerrådet Tænk

Baggrund

Hvis flere danskere skal vælge den kollektive transport til, kræver det, at vi løser de udfordringer, den kollektive transport står overfor i dag. I de tyndt befolkede områder ligger der især en udfordring i at bringe passagererne helt til døren – når passagererne har behov for det – uden at bussen skal være tom på store dele af ruten. Der skal findes økonomisk bæredygtige løsninger, der sikrer en pålidelig kollektiv transport, som tager hensyn til varierende lokale behov for at få flere til at fravælge bilen.

For at undersøge udfordringer og muligheder ift. kollektiv transport i tyndt befolkede områder, inviterede Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk til en konference i Ringsted. Her fik deltagerne – bestående af henholdsvis passagerer, politikere, embedsfolk og repræsentanter for trafikselskaberne – mulighed for i fællesskab at dele erfaringer om den kollektive transport i tyndt befolkede områder og komme med idéer til, hvordan den kan forbedres i fremtiden.

Deltagerne blev først præsenteret for tre faglige oplæg, der handlede om, hvilke løsninger der allerede arbejdes med på området. På baggrund heraf diskuterede deltagerne emnet og bidrog med deres egne perspektiver, oplevelser og idéer. Med afsæt i diskussionen formulerede deltagerne i fællesskab overordnede og konkrete anbefalinger til trafikselskaber og politikere. Disse anbefalinger kan du finde bagest i rapporten.

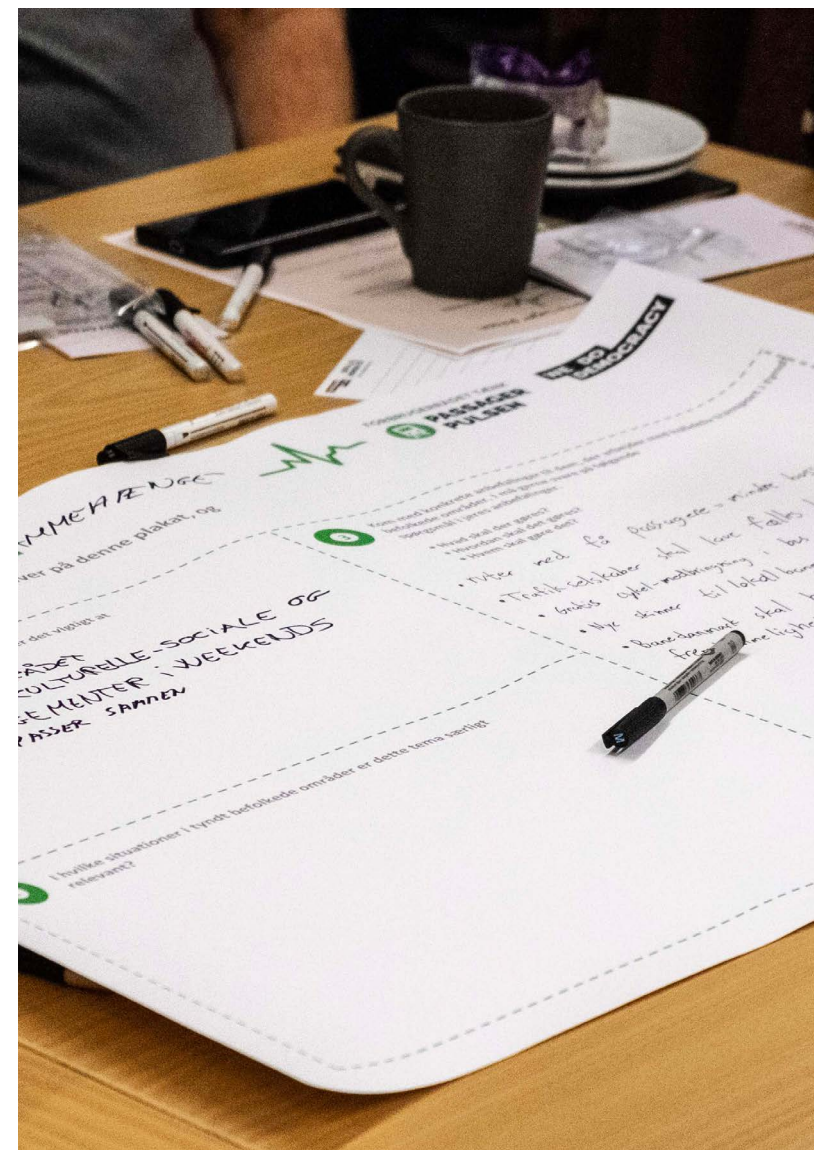
Det er Passagerpulsens ambition, at politikere og relevante aktører på transportområdet samarbejder og inddrager passagererne i deres overvejelser for sammen at finde løsninger på, hvordan den kollektive transport bliver det mest attraktive transportvalg for flere. Konferencens anbefalinger skal understøtte og kvalificere beslutningstageres arbejde med kollektiv transport, så den også bliver attraktiv i tyndt befolkede områder.

Konferencen var den sidste ud af i alt fem regionale konferencer afholdt af Passagerpuls, der alle omhandler en række temaer med betydning for til- og fravalg af den kollektive transport.

Denne rapport er skrevet i december 2022 i et samarbejde mellem Passagerpuls og We Do Democracy.

Hvad var det vigtigste, der skete på dagen?

- **Anja Philip, formand for Forbrugerrådet Tænk**, bød velkommen til deltagerne gennem en videohilsen, hvor hun desuden påtalte de aktuelle udfordringer med mobilitet i tyndt befolkede områder. Hun takkede for deltagelsen og understregede vigtigheden af et godt samarbejde mellem passagerer, trafikselskaber og politikere.”
- **Signe Poulsen, seniorprojektleder hos Gate 21, Malte Emborg Vinding, konsulent i Region Sjælland, og Lars Wiinblad, projektchef hos Passagerpuls**, præsenterede eksempler og erfaringer fra projekter med kollektiv transport i tyndt befolkede områder.
- **Alle konferencens deltagere** deltog i en workshop, hvor de i fællesskab udarbejdede anbefalinger til beslutningstagere inden for den kollektive transportsektor.
- **Ole Vive (V), borgmester i Faxe Kommune, Henrik Hvidesten (V), borgmester i Ringsted Kommune, Jørgen Larsen (Nyt Stevns), næstformand for Teknik og Miljø i Stevns Kommune, Annemette Schønberg Johnsen (F), formand for Teknik, Klima og Miljø i Guldborgsund Kommune** udgjorde deltagerne i en afsluttende refleksions- og handlingsdebat, hvor de diskuterede, hvad de har lyttet sig frem til af input, oplevelser og forslag til prioriteringer i løbet af konferencen, som de også selv deltog aktivt i.



Vigtigste indsigter og konklusioner fra konferencen

- De tre væsentligste årsager til, at deltagerne fravælger den kollektive transport, når de skal transportere sig til og fra tyndt befolkede områder er: (1) At afgangene ikke passer med det, de skal, (2) at de ikke kan komme hele vejen til deres destination og hjem igen, og (3) at det tager for lang tid.
- Saml ansvar for hele den kollektive transport ét sted, så det ikke bliver passagerernes ansvar at hitte rede i, hvor de skal indberette fejl, mangler og klager, fx over sammenhængen på tværs af regioner/trafikselskaber.
- Stil krav til udbyderne af private, interregionale busruter om, at de skal supplere togdriften frem for at konkurrere med den.
- Igangsæt en bredere socioøkonomisk analyse af de samfundsmæssige gevinster ved at prioritere flere afgange og bedre dækning i tyndt befolkede områder – effekter som bedre tilknytning til arbejdsmarkedet og et forhøjet uddannelsesniveau i udkantsområder indregnes ikke i de nuværende analyser.
- Sørg for at nye tiltag inden for kollektiv transport forankres i lokale fællesskaber og organisationer gennem borgerinddragelsesprocesser, så borgerne både får kendskab til tiltagene og oplever at have ejerskab over dem.
- Integrer dele-elbiler og -elcykler i den kollektive transport i tyndt befolkede områder for at sikre forbindelser til knudepunkter og korridorer.

Deltagere på konferencen

Konferencen havde omkring 35 deltagere udover oplægsholdere, paneldeltagere og arrangører. Heraf var cirka halvdelen passagerer, en fjerdedel var aktører fra trafikselskaberne og den sidste fjerdedel var politikere eller embedsmænd. Der var alt i alt 50 med til konferencen.

Deltagerne sad blandet ved bordene for at lytte til hinanden og drøfte perspektiver, udfordringer og løsningsmuligheder. På den måde kunne de belyse emner ud fra mange forskellige vinkler og herudfra udvikle nuancerede anbefalinger på tværs af deres forskellige perspektiver.



O2

Dagens vidensinput



Første vidensinput



Signe Poulsen
Seniorprojektleder, Gate 21

Signe Poulsen fremlagde tankerne bag og erfaringerne fra delprojekter under udviklingsprojektet, 'Mobilitet på tværs', støttet af Interreg, med det formål skabe pilotforsøg/tests til at fremme mobilitet mellem land og by i Øresundsområdet, hvilket er et fokusområde for Gate21. Signe Poulsen præsenterede nogle cases, hvor samskabelse og borgerinvolvering har bidraget til at skabe udvikling, der er lokalt forankret og har stor tilslutning fra borgerne i lokalområdet.

Det ene delprojekt handlede om at oprette et såkaldt 'Living Lab' i hver af de to svenske byer, Sjöbo og Tomelilla, der har været særligt udfordret ift. adgangen til kollektiv transport. Gate 21 hjalp med at nedsætte en lokal fokusgruppe i hvert Living Lab, der havde til opgave at beslutte, hvilke mikromobilitetsløsninger (elcykler, elløbehjul, delebiler og nabobiler) byen skulle teste – løsninger der kunne muliggøre grøn transport i lokalområdet, samt transport til og fra de større stationer og stoppesteder. Projektet fik stor mediebevågenhed, og havde som resultat bl.a., at mange lokale borgere

ændrede deres transportmønstre, og at flere fandt det mindre problematisk at bosætte sig i tyndtbefolkede områder, pga. adgang til elcykel, delebil, bil-pool, løbehjul, mv. som alternativ til bil.

Det andet delprojekt foregik i Lejre Kommune, som var en af de første kommuner i Danmark til at lave en klimaplan. Lejre Kommune har fokus på, at det gode liv og det klimavenlige liv sagtens kan gå hånd i hånd og hjælper deres borgere med at tænke mere grønt ved at spørge "Hvad skal der til i jeres landsby?". Det er bl.a. blevet til projektet 'Kisserup kører grønt'. Her faciliterede Gate 21 flere workshops, landsbymøder og inspirationsoplæg for borgerne i landsbyen Kisserup. Borgerne fik på den måde direkte indflydelse på, hvilke tiltag der skulle igangsættes. I løbet af projektet oplevede Gate 21 et stort engagement fra borgerne, der støttede og inspirerede hinanden i at afprøve grønne transportmuligheder – såsom fælles elcykler og elbiler.

Andet vidensinput



Malte Emborg Vinding

*Konsulent i afdelingen for Regional
Udvikling, Region Sjælland*

Malte Emborg Vinding bidrog med perspektiver fra Region Sjællands arbejde med kollektiv trafik uden for de større byer.

I Region Sjælland pendler en stor andel af befolkningen mere end 100 km om dagen. Det er mere end nogen andre steder i Danmark, også Jylland, og skyldes bl.a. de store geografiske afstande. Derfor er det ifølge Malte Emborg Vinding afgørende for regionen at have en kollektiv transport, der er attraktiv at bruge i hverdagen. Heldigvis findes der rimelig gode forudsætninger allerede på jernbaneinfrastrukturen gennem Region Sjælland, der dækker store områder, men som primært retter sig mod København. Udfordringen har været at skabe forbindelser på tværs. Til dette formål driver regionen en række lokaltog og samarbejder med Movia om et dækkende busnet, der forbinder yderområderne med de trafikale knudepunkter.

Den grønne omstilling er også på vej, men det skønnes ikke muligt at omstille hele regionens kollektive transport til at køre på el på én gang. Derfor er omstillingen

af de store trafikknudepunkter og transportkorridorer prioriteret i første omgang, mens der hen ad vejen skal indføres mere fleksible muligheder i yderområderne, herunder opgradering af landstoppestederne, call-on-demand, samkørsel, knudepunktsmarkører. Der allerede er forsøg i gang, fx startes snart et forsøg med natbetjening på Lollandbanen.

Tredje vidensinput



Lars Wiinblad
Projektchef for Passagerpulsen

Lars Wiinblad præsenterede deltagerne for tre eksempler fra EU projektet SMARTA på, hvordan man har løst udfordringerne med dårlig mobilitet i tyndt befolkede områder.

I Irland har man siden 2002 arbejdet med et dedikeret transportprogram for landdistrikter kaldet locallink.ie. Her dækker 17 lokalafdelinger alle Irlands landdistrikter med en kombination af busser i fast rutefart og busser, man kan tilkalde, således at de kører ind forbi ens bopæl. Alle busser er handicapvenlige og tilgængelige for alle. Finansieringen er en kombination af brugerbetaling og offentlige tilskud. Projektet voksede sig til at blive en succes – i 2017 blev der foretaget 1,9 millioner rejser – og projektet er siden blevet etableret som fast del af det irske Rejseplan- og Rejsekortsystem.

I Slovenien har man etableret en NGO, der tilbyder et fleksibelt og frivilligt transportsystem til transport af borgere i landdistrikter, der har svært ved at komme rundt, især ældre borgere. 80% af finansieringen kommer fra kommunen,

der bl.a. finansierer biler til transporten, mens chaufførerne består af frivillige borgere fra området, der arbejder uden betaling. Borgerne kan blive transporteret, når de har behov for det. Ordningen kører 6 dage om ugen fra morgen til aften. Der er også en social dimension i det for nogle borgere.

I Frankrig har man oprettet en app til samkørsel (en "blaffer-ordning"), som er udrullet i ca. 2000 kommuner i 2018, med omkring 2 millioner indbyggere. Oprindeligt blev ordningen skabt til gavn for unge, men nu kan den bruges af alle. For at skabe den nødvendige tryghed, skal man registreres – både som chauffør og bruger. Chauffør lægger bil til gratis. Derudover er der etableret stoppesteder med skiltning, og installeret GPS og forrudeskiltning i bilerne, for at gøre det nemt for brugerne og chaufførerne at finde hinanden.

03

Deltagerne tager pulsen digitalt: Kollektiv transport i tyndt befolkede områder



Deltagerne tager pulsen digitalt: Hvad kan få dig til at fravælge kollektiv transport, når du skal til eller fra et tyndt befolket område?

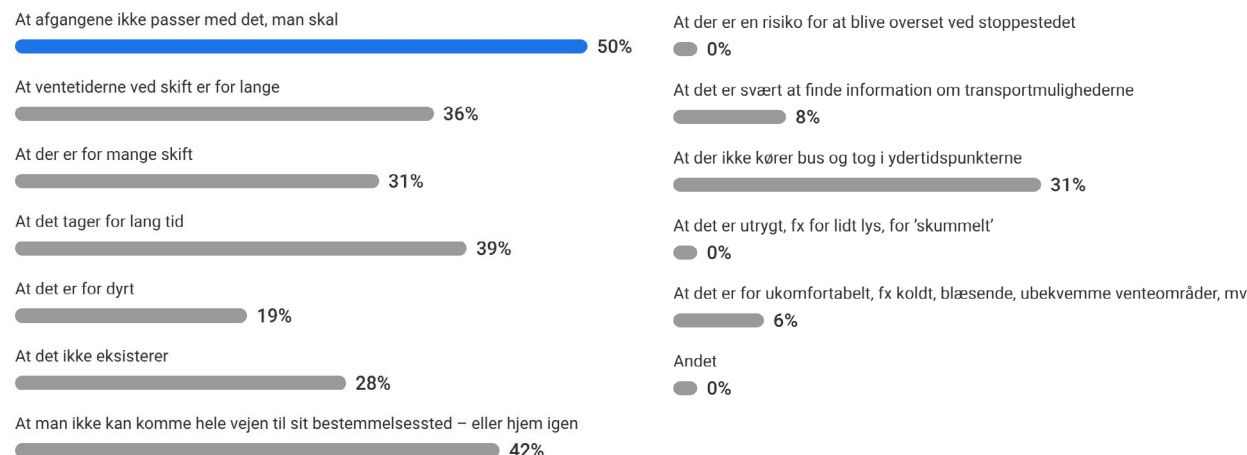
På konferencen blev deltagerne gennem en digital afstemning bedt om at svare på tre spørgsmål om kollektiv transport i tyndt befolkede områder.

I den første afstemning blev deltagerne spurgt om, hvad der kunne få dem til at fravælge kollektiv transport, når de skal til og fra et tyndtbefolket område. Deltagerne kunne vælge op til tre svarmuligheder.

Ifølge deltagerne var de vigtigste grunde til, at de ville fravælge kollektiv transport i tyndt befolkede områder, at:

1. Afgangene ikke passer med det, de skal.
2. De ikke kan komme hele vejen til deres bestemmelsessted – eller hjem igen.
3. Det tager for lang tid.

Hvad kan få dig til at fravælge kollektiv transport, når du skal til eller fra et tyndt befolket område? Vælg de tre vigtigste.



Deltagerne tager pulsen digitalt: Hvis der var ubegrænsede midler, hvordan ville den ideelle kollektive transport i tyndt befolkede områder være?

I den anden afstemning blev deltagerne spurgt om, hvordan den ideelle kollektive transport i tyndt befolkede områder ville se ud, hvis der var ubegrænsede midler? Deltagerne kunne vælge op til tre svarmuligheder.

Ifølge deltagerne ville en ideel kollektiv transport:

1. Køre hele døgnet, dog hyppigere i dagtimer end i nattetimer.
2. Køre ofte.
3. Være helt CO2-neutral.

Hvis der var ubegrænsede midler, hvordan ville den ideelle kollektive transport i tyndt befolkede områder være? Vælg de tre vigtigste:

Den ville køre dør til dør

19%

Der ville ikke være skift eller kun ét skift, selvom man skulle langt

19%

Men skulle aldrig vente mere end et kvarter ved skift

22%

Den ville køre ofte

47%

Der ville være flere alternative transportformer

8%

Den ville køre hele døgnet, dog hyppigere i dagtimer end nattetimer

53%

Den ville være helt CO2-neutral

36%

Der ville være løsninger, så man kunne komme fra sit hjem til busstoppestedet eller stationen

22%

Den ville give mulighed for, at man kunne have store ting og cykler med

19%

Den ville være et sted, hvor der var liv og man ikke var alene – på stationer og i tog

3%

Der ville være mulighed for at få snacks, drikkevarer og et let måltid undervejs

0%

Det ville være meget let at planlægge sin rejse og købe billet

22%

Den ville være billigere eller gratis

25%

Andet

3%

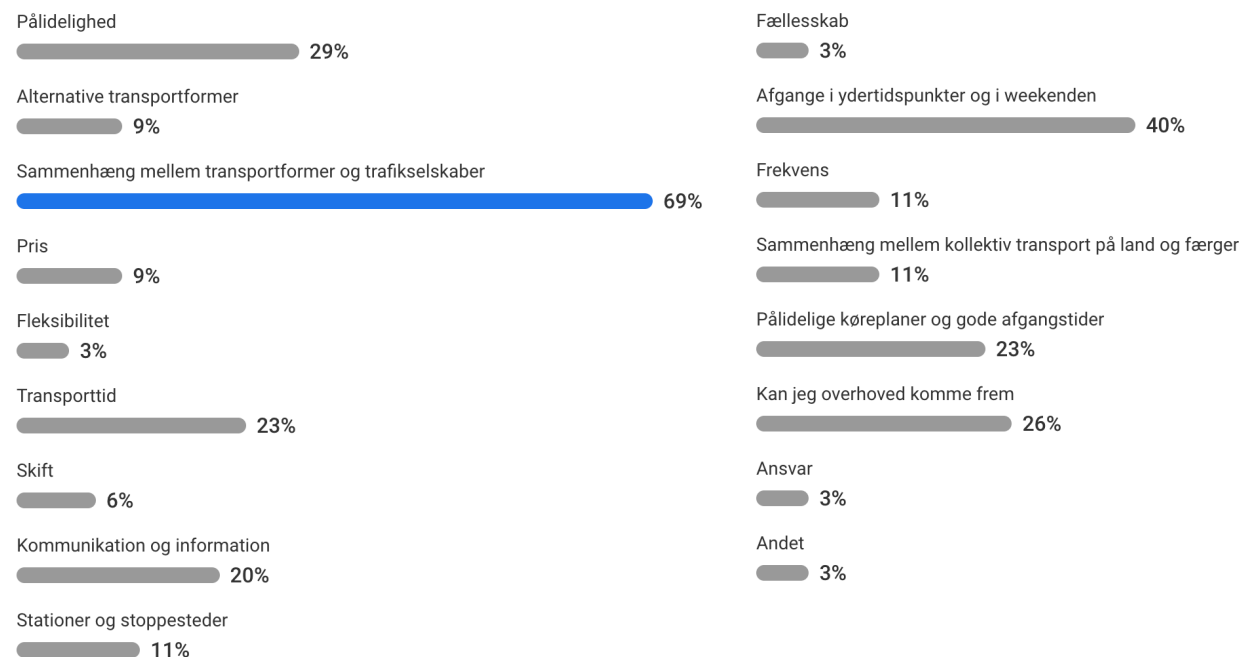
Deltagerne tager pulsen digitalt: Vælg de tre temaer, du mener er vigtigst at arbejde med for at gøre den kollektive transport bedre i tyndt befolkede områder.

I den tredje afstemning blev deltagerne spurgt om, hvilke temaer, de mente, er vigtigst at arbejde med for at gøre den kollektive transport bedre i tyndt befolkede områder. Deltagerne fik forud for afstemningen mulighed for at supplere listen med forslag. Der kom i den forbindelse yderligere forslag på listen. Deltagerne kunne i afstemningen vælge op til tre svarmuligheder.

Ifølge deltagerne er de vigtigste temaer for arbejdet med kollektiv transport i tyndt befolkede områder:

1. Sammenhæng mellem transportformer og trafikselskaber.
2. Afgange i ydertidspunkter og i weekenden.
3. Pålidelighed.

Vælg de tre temaer, du mener er vigtigst at arbejde med for at gøre den kollektive transport bedre i tyndt befolkede områder.



04.

Anbefalinger til kollektiv transport i tyndt befolkede områder



Anbefalinger til kollektiv transport i tyndt befolkede områder

Anbefalingsværksted

På anbefalingsværkstedet skulle deltagerne i grupper, ud fra deres egne perspektiver og på baggrund af dagens program, formulere anbefalinger til beslutningstagere på transportområdet.

Deltagernes anbefalinger er en sammenskrivning af udmeldinger fra grupperne i anbefalingsværkstedet, hvor passagerer, politikere, aktører og interessenter arbejdede med forskellige emner. Fem af grupperne fik hver tildelt ét af de emner, der fik flest stemmer i den sidste afstemning, mens ét bord var markeret 'andet', hvor deltagerne var fritstillet ift. emne og drøftelse.

Grupperne blev bedt om at drøfte tre spørgsmål i deres arbejde: (1) Hvad betyder temaet for dig? (2) I hvilke situationer i tyndt befolkede områder er dette tema særligt relevant? (3) Kom med konkrete anbefalinger til dem, der arbejder med kollektiv transport i tyndt befolkede områder.

På tværs af grupperne var sammenhæng og placering af et samlet ansvar for den kollektive transport nogle af de gennemgående temaer.

Deltagernes anbefalinger og de gennemgående temaer fremgår på de følgende sider.



Anbefalinger til kollektiv transport i tyndt befolkede områder

Pålidelighed

Ifølge deltagerne er det centralt, at passagererne kan stole på den kollektive transport – både ift. den daglige drift og kommunikationen.

Deltagerne anbefaler:

1. At der oprettes et nationalt system på tværs af trafikselskaber til information om driftsforstyrrelser – fx en fælles informationsapp. Informationssystemet skal korrespondere med informationsskærme lokalt. Man gør det fx i Tyskland. Bør man således ikke også kunne gøre det i Danmark?
2. At alle trafikselskaber bliver slået sammen til ét samlet selskab, som har det samlede ansvar for den kollektive transport, herunder sammenhæng, klageadgang ved forsinkelser, billettering, mv.



Anbefalinger til kollektiv transport i tyndt befolkede områder

Kan jeg overhovedet komme ud og hjem – og videre?

Deltagerne understregede, at mobilitet har stor betydning for, hvor man vælger at bosætte sig. Det skal være muligt for alle at bo i landdistrikterne – også hvis man ikke har kørekort eller adgang til bil – hvorfor en rimelig og relevant dækning af kollektiv transport er vigtig. Derudover pointerede deltagerne, at den kollektive transport er vigtig for sammenhængskraften i lokalsamfundene på tværs af kommuner og regioner.

Deltagerne anbefaler:

1. At en udvidelse af den kollektive transport finansieres gennem motorvejsafgifter eller ved at aflyse fremtidige motorvejsbyggerier eller Lynetteholm.
2. At trafikselskaberne sikrer service, rimelig frekvens og sammenhængende køreplaner i yderområderne, så folk (også unge) tør bosætte sig udenfor byerne.
3. At der skabes bedre information og formidling – også til borgere, der ikke taler dansk eller ikke er 'digitale'.
4. At Transportministeriet sørger for støtte til opretholdelse af færgeforbindelser i økonomisk pressede kommuner.
5. At det gøres ulovligt at eje mere end én bil.



Anbefalinger til kollektiv transport i tyndt befolkede områder

Sammenhæng mellem transportformer og trafikselskaber

Ifølge deltagerne bør sammenhængen mellem transportformer og trafikselskaber styrkes for at undgå lange rejsetider eller mistede forbindelser ved skift. Sammenhængen er vigtig for passageroplevelsen og dermed for motivationen til at benytte den kollektive transport i yderområder.

Deltagerne anbefaler:

1. At ansvaret for hele den kollektive transport samles ét sted.
2. At staten garanterer bevarelse og fortsat udvikling af jernbanedriften. Fx at fremtiden for Østbanen garanteres af Staten.
3. At der stilles krav om, at private, interregionale busruter skal supplere togdriften frem for at konkurrere med den.
4. At der etableres et billetsamarbejde, der både dækker pendlerparkeringshuse, private busselskaber som Kombardoekspressen og Flixbus, færger og den øvrige kollektive transport.
5. At der anlægges cykelstier til og fra knudepunkter, samt cykelparkering ved alle stationer.



Anbefalinger til kollektiv transport i tyndt befolkede områder

Afgange i ydertidspunkter og i weekenden

Ifølge deltagerne er afgange i ydertidspunkterne og i weekenden vigtig ift. at kunne leve aktive fritidsliv i tyndt befolkede områder. Deltagerne oplever systematiske aflysninger af afgange af lokale ruter til og fra knudepunkter, hvilket reducerer motivation og tryghed ift. at bruge kollektiv transport og dermed ift. at bosætte sig i yderområderne.

Deltagerne anbefaler:

- 1. At ansvaret for den kollektive transport ikke skal ligge hos kommunerne, da omfanget de lokale behov varierer så meget, og udgiftsniveauet derfor også varierer.**
- 2. At staten løser op for det skæve ressourcetræk, det er for kommunerne at drive kollektiv transport.**
- 3. At afgangene prioriteres, så der er flere afgange i ydertidspunkterne frem for midt på dagen.**
- 4. At køreplanerne gøres stabile hele døgnet, da dette ifølge svenske studier vil give flere passagerer og større overskud.**
- 5. At der foretages en bredere socioøkonomisk beregning af værdien af flere afgange i ydertidspunkterne – faktorer som bosætning, tilknytning til arbejdsmarkedet og uddannelse skal indregnes.**
- 6. At nye tiltag forankres i lokalområdernes eksisterende organisationer og fællesskaber for at sikre kendskab til og brug af mulighederne.**
- 7. At telebusser genindføres, da flexbusser er for dyre for de borgere, der har mest brug for dem.**

Anbefalinger til kollektiv transport i tyndt befolkede områder

Transporttid

Ifølge deltagerne er transporttiden central for at få hverdagen til at hænge sammen for passagererne. Desuden er det en central faktor for at passagerer vælger bilen fremfor kollektiv transport.

Deltagerne anbefaler:

1. At beslutningstagere prioriterer gode togforbindelser, der hvor banen allerede eksisterer.
2. At køreplanerne koordineres på tværs af tog, bus og færger.
3. At trafikselskaberne samarbejder i højere grad.
4. At der trafikselskaberne afprøver forskellige integrerede betalingsløsninger.



Anbefalinger til kollektiv transport i tyndt befolkede områder

Andet

Deltagerne gør opmærksom på vigtigheden af transport til og fra kulturelle, sociale og sportslige arrangementer i weekenden. Desuden gør de opmærksom på, at mange borgere pendler fra sommerhusområder, hvor dækningen af kollektiv transport er mangelfuld.

Deltagerne anbefaler:

1. At ruter med få passagerer betjenes af mindre busser. Indkøb af mindre busser bør kunne indtænkes i nye udbud, således at trafikselskabernes buspark består af både store og små busser, til indsætning efter behov ift. myldretid, skolekørsel mv.
2. At cykler kan medbringes gratis i bus og tog, samt at der etableres servicestationer til cykler på udvalgte stationer, hvor cykler kan pumpes, vaskes eller oplades. Cykler fylder mere i bus og tog men mindre på vejene – derfor er der en god samfundsøkonomisk business case i dette, hvis økonomien samtænkes med det offentlige udgifter til vejnet og virksomheders udgifter til parkeringspladser.
3. At skinnerne på lokalbanerne vedligeholdes bedre.
4. At der lovgivningsmæssigt åbnes op for at dele-elcykler og dele-elbiler integreres som løsning i den kollektive transport, herunder at man kan betale for den del af rejsen med rejsekort.
5. At der etableres flere lokale trafikknudepunkter, hvor de forskellige transportformer er koordineret.
6. At der i højere grad etableres lokale borgerpaneler, som involveres i løsningen af lokale udfordringer i kollektive transport.
7. At der etableres et fælles system til indsamling af idéer fra borgere og interessenter .

05.

Refleksions- og handlingspanel: Temaer og pointer



Tværgående temaer og vigtige pointer, der blev fremhævet af refleksions- og handlingspanelet

Konferencen blev afsluttet med et opsamlende refleksions- og handlingspanel bestående af en række politiske beslutningstagere. De kommenterede hver især på det, de havde hørt på konferencen ude ved bordene, til oplæggene og i plenum. De fortalte, hvad de hver især hæftede sig ved, og hvad de tog med videre i deres arbejde med kollektiv transport i tyndt befolkede områder.

Panelet bestod af:



*Ole Vive (V)
Borgmester i
Faxe Kommune*



*Henrik Hvidesten (V)
Borgmester i Ringsted
Kommune*



*Jørgen Larsen (Nyt Stevn)
Næstformand Teknik & Miljø,
Stevns Kommune*



*Annemette Schønberg
Johnsen (F)
Formand for Teknik, Klima og
Miljø, Guldborgsund Kommune*

Tværgående temaer og vigtige pointer, der blev fremhævet af refleksions- og handlingspanelet

Opsamling af panelets kommentarer

- Sammenhængen og samarbejdet mellem de forskellige kollektive transportformer er helt central for en velfungerende kollektiv transport.
- Grøn omstilling i den kollektive transport er vigtig for passagererne, men det er et meget dilemmafyldt arbejdsområde, da økonomi er en begrænsende faktor. Skal vi nedlægge ruter for at køre fossilfrit eller køre fossilfrit og miste ruter med risiko for at flere vil vælge bilen?
- Der efterspørges et overordnet, samlet ansvar for den kollektive transport. Det er ikke en dårlig idé.
- Der peges på, at trafik-, bus- og færgeelskaberne skal samarbejde frem for at konkurrere. Det burde være kontraktuelt. Tingene skal hænge sammen.
- Der bør også være et samarbejde omkring udviklingen af apps, så trafikselskaberne ikke udvikler hver sin – til forvirring og frustration for borgerne.
- Der er mange forskellige navne; flextur, Flixbus, plustur: Kan vi kalde det noget, folk forstår?
- Det bør være kollektivet, der har ansvaret for den kollektive transport i landet, men det er tydeligt, at behovene varierer på tværs af landet, og at det derfor er vigtigt at have blik for de lokale forhold i planlægningen af den kollektive transport.
- Det skal være nemt for borgerne at benytte den kollektive transport, men da borgerne kan have meget forskellige behov, er den kollektive transport nødt til at være tilsvarende fleksibel.
- I dag arbejder vi på alle tider af døgnet – den kollektive transport skal indrettes efter nutidens virkelighed, ikke fortidens.
- Den kollektive transport er dyr, da den i mange områder er en underskudsforretning – derfor kræver det flere skattepenge at finansiere udvidelser i tyndt befolkede områder, men også mere kreativitet og nytænkning i løsningerne.
- Vi skal tænke mere i cykler. De vinder over alle andre transportformer på både anlægsøkonomi, klima, by-arkitektur, plads, sundhed, og let mobilitet. Nogle steder har man et cykelbibliotek, hvor man kan låne en cykel. De er meget bookede.
- Vi har hovedårerne i den kollektive transport i Region Sjælland, overordnet fungerer det, men vi mangler noget på tværs.

06



Det siger deltagerne...



Det sagde deltagere og oplægsholdere om sammenhæng



Per Fynboe, medlem af
Passagerrådet i Region
Sjælland

Den kollektive transport er velfungerende i tyndt befolkede områder, når den er afstemt med dem, der bor i områderne og bruger den kollektive transport. Og så er det vigtigt at sige, at der altid er medvind på elcykler, og de kan nå langt på kort tid – når man skal til og fra toget.”



Jim Sjøgreen, forperson
for Passagerrådet i Region
Sjælland

Det er vigtigt at spørge brugerne, fordi det er dem, der lever med den kollektive transport. De ved hvor fejlene er, og det er også dem, der kan komme med løsningsmulighederne – mange gange koster løsningerne ikke engang noget, de kræver bare lidt lokalt kendskab og lidt omtanke.”



Malthe Emborg Vinding,
konsulent i Region
Sjælland

Det vi har erfaret fra vores arbejde med Movia er at der ikke findes en one-size-fits-all. Ofte har succeshistorierne været et resultat af lokal forankring og en god reflekterende feedback-proces. Når man taler med brugerne, så finder man ud af nogle kompleksiteter, man ikke opdager ved at se på en køreplan eller et kort.”

Tak til alle deltagere, som bidrog på dagen

FORBRUGERRÅDET TÆNK



**PASSAGER
PULSEN**

