



Sammenhængende regional kollektiv **mobilitet**

Organisering og fremtidssikring af kollektiv mobilitet

Indhold



Forord 3

Sammenfatning og anbefalinger 4

Regional udvikling og koordinering af kollektiv mobilitet 6

Eksempler på uhensigtsmæssigheder som følge af nuværende organisering 7

Forslag til forbedringer af dansk organisering 10

1. Hent inspiration fra Skåne – regionen bestiller, udvikler og koordinerer lokal og regional kollektiv trafik 10
2. Regionale mobilitetsplaner bidrager til en samlet national mobilitetsplan 132
3. Nedsæt mobilitetspartnerskaber 13
4. Øg samarbejdet mellem stat og regioner på baneområdet 14

Bilag 16

Organisering af kollektiv trafik og mobilitet i Danmark 16

Fordele ved nuværende danske organisering 17

Ulemper ved nuværende dansk organisering 18

Skåne: Enstrenget regional organisering af kollektiv mobilitet 20

Fladedækning versus hovednet 22

Samarbejdet mellem region og kommuner 23

View til hollandsk samarbejde mellem stat og provinser 23

FORORD

Kollektiv transport er under pres

Udgifterne er steget. Indtægterne faldet. Antallet af personbiler vokser. Det udfordrer økonomien. Den stadigt stigende trængsel gør, at bus, bane og aktiv mobilitet må spille en større rolle. Derfor skal den kollektive mobilitet udvikles og organiseres, så passagerens ønsker og behov er i fokus såvel i byen som på landet. Passagerens ønsker og behov er i fokus såvel i byen som på landet.

Regionerne tilstræber, at vi kan bo, arbejde, og uddanne os i alle dele af landet – også uden egen bil. Sammen med bl.a. brugerne, kommuner og trafikselskaber omlægger, tilpasser og udvikler vi regional kollektiv mobilitet. Passagererne er efter Corona-pandemien vendt hurtigere tilbage til de regionale busser og tog end til busserne i byen og på landet.

Danske Regioner har leveret indspil til alle tre faser i ekspertudvalgets arbejde:

- Fase I betoner hovedrollen, som bus og tog i regionale hovednet spiller for kollektiv mobilitet, der suppleres af nye og aktive mobilitetsløsninger som samkørsel, cykling mv.
- Fase II påpeger, at banerne står foran større investeringer som statens tilskud ikke afspejler. Takstzonerne foreslås forenkles mhp. at gøre det mere attraktivt at køre kollektivt.
- Fase III-indspillet giver inspiration til, hvordan organiseringen af lokal og regional kollektiv mobilitet kan understøtte og udvikle kollektiv mobilitet. Organiseringen i dag er kompleks. Et enstrengt bestilleransvar vurderes at understøtte udviklingen af kollektiv mobilitet.

Fire ud af ti familier råder ikke over egen bil. Organiseringen af kollektiv transport må understøtte passagerfokus samt håndtering af samfundsmæssige udfordringer som trængsel, sundhed, miljø og klima.

Af regeringens reformudspil fremgår det, at "Beslutningen om den fremtidige varetagelse af ansvaret for den regionale kollektive trafik afventer anbefalingerne fra Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark."

Danske Regioner opfordrer til, at ansvaret for den regionale kollektive trafik lægges hos regionerne efter svensk forbillede, idet en sådan struktur og et generelt fokus har medvirket til en positiv udvikling i passagertallet. En enstrengt regional styring har gjort kollektiv transport til det attraktive valg for flere i Skåne. Skånetrafikens bestyrelsesformand – og tidligere borgmester i en mindre skånsk kommune – tilskriver succesfuld prioritering og udvikling af kollektiv trafik deres regionale organisering. Moderniseringen af zoner og takster forudsatte én aktør for bordenden, der prioriterede brugervenlighed.

Prioritering, udvikling og løft af kollektiv mobilitet understøtter, at flere flytter sig aktivt og kollektivt til glæde for fremkommelighed, miljøet og folkesundhed. Vi håber, at indspillet vil inspirere ekspertudvalget, regeringen og sektoren til udvikling og løft af vores kollektive trafik.

Anders Kühnau
Formand

Mads Duedahl
Næstformand

Anders G. Christensen
Udvalgsformand

Sammenfatning og anbefalinger

Flere steder er passagertallet på vej tilbage til niveauet før pandemien. Det skyldes bl.a. regionernes prioritering af regionale hovednet med hurtige busser med relativt få stop mellem de større byer, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner.

Lande, der er sammenlignelige med Danmark, er kommet længere mht. at udvikle kollektiv trafik og gøre den til et attraktivt alternativ til bilen. Den hollandske Provins Utrecht indgår fx i partnerskab med staten om udviklingen af den regionale kollektive mobilitet og håndtering af for meget trængsel og for få boliger. Regional forankring af kollektiv trafik i Skåne har været en forudsætning for en positiv passagerudvikling, samt at zoner og takster er blevet betydeligt mere brugervenlige.

Danske Regioners indspil til fase I betonedede hovedrollen, som regionale hovednet spiller for kollektiv mobilitet. Det er positivt, at ekspertudvalget også ser styrkede regionale hovednet som et vigtigt fundament for at styrke den samlede kollektive trafik i Danmark. Fase II-indspillet anbefalede en forenkling af takstzoner mhp. at gøre det nemt og attraktivt at køre kollektivt. Fase III-indspillet omhandler, hvordan vi organisatorisk kan understøtte implementeringen af anbefalingerne fra fase I og II. Den nuværende, komplekse organisering af kollektiv mobilitet på tværs af transportformer og administrative niveauer er næppe optimal for hverken udvikling af kollektiv mobilitet eller håndtering af bredere samfundsmæssige udfordringer som bl.a. trængsel, klima og miljø.

Danske Regioner foreslår:

1. Hent inspiration fra Skåne – regionen bestiller, udvikler og koordinerer lokal og regional kollektiv trafik

- Regionernes tværkommunale karakter og fokus på en sammenhængende region for passagerer, pendlere og uddannelsessøgende gør, at de oplagt kan spille en større rolle for udvikling og koordinering af kollektiv mobilitet. I mange tilfælde er kommunerne for små til at kunne prioritere og planlægge sammenhængende kollektiv trafik – og staten har ikke tilstrækkeligt kendskab til at kunne imødekomme brugernes behov.
- I Skåne er indført en mere simpel organisering og et samlet ansvar i regionen, der koordinerer kommunernes ønsker og input til kollektiv trafik. Samarbejdet er baseret på frivillige aftaler mellem kommunerne og regionen om varetagelse af kollektiv trafik. Det har alle kommunerne i Region Skåne benyttet sig af. En enstrengt regional styring har gjort kollektiv transport til det attraktive valg for flere. Den regionale forankring har bl.a. muliggjort en brugervenlig modernisering af takstzoner. Til sammenligning er der på Sjælland 46 kommunale bestillere af kollektiv trafik, hvilket kan stå i vejen for udvikling og prioritering af sammenhængende og tværgående kollektiv mobilitet.

2. Regionale mobilitetsplaner bidrager til en samlet national transport- og mobilitetsplan

- Alle regioner arbejder med udvikling af regional kollektiv mobilitet. Det bidrager til at fremme sammenhængende transport, udvikle nye mobilitetsløsninger i samspil med regionale hovednet, modvirke trængsel etc. Regionerne løfter opgaven i samarbejde med kommuner og trafikselskaber samt ved at inddrage virksomheder, uddannelsesinstitutioner mv.
- Regionernes arbejde med mobilitetsplaner kan med fordel indgå som fundament for en national transport- og mobilitetsplan, der udstikker mål for udvikling og prioritering af kollektiv mobilitet på tværs af administrative niveauer og transportformer – herunder i forhold til grøn omstilling, bekæmpelse af trængsel mv. De regionale mobilitetsplaner anviser de mobilitetsudfordringer vi står overfor samt peger på løsninger. En national mobilitetsplan er bredt efterspurgt af såvel Dansk Industri som Concito. I fx Norge understøtter 'Nasjonal transportplan 2025–2036' regeringens transportpolitik og langsigtet plan for udformning af transportsystemet mhp. at understøtte 'et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050'. En ny national transport- og mobilitetsplan med bidrag fra regionale mobilitetsplaner bør afløse og løfte den nuværende snævre statslige trafikplan. De regionale mobilitetsplaner foreslås gjort lovpligtige mhp. systematisk og databaseret at anvise mobilitetsudfordringer og løsninger i de forskellige regioner.

3. Nedsæt et mobilitetspartnerskab – med regioner, kommuner, brancherepræsentanter, eksperter og med Transportministeriet for bordenden

I dag er samarbejdet på tværs af administrative niveauer og transportformer begrænset. Manglende samarbejde fører til manglende sammenhæng i udbuddet af kollektiv transport og mobilitet. Gode projekter, hvortil der er afsat finansiering, risikerer at lande mellem to stole og ikke blive til noget. Et mere formaliseret samarbejde i et mobilitetspartnerskab, skal være grundlaget for at skabe en større sammenhæng. Bl.a. ved at være rådgivende i udarbejdelsen af en national transport- og mobilitetsplan.

4. Øg samarbejdet mellem stat og regioner på baneområdet – bl.a. om fælles indkøb af batteritog, rammeudbud og koordinering af drift

Regionerne prioriterer banerne. Der indsættes elektriske tog. Efter Region Nordjylland har overtaget driften fra staten mellem Skørping og Frederikshavn, er køreplanen blevet mere effektiv med høj punktlighe, og kunderne nyder godt af flere tog og kortere rejsetid. I Region Sjælland efterspørges yderligere samdrift mellem de regionale og statens baner mhp. at gavne pendlere i landdistrikter med kortere rejsetid til og fra arbejde og uddannelse og samtidigt sikre, at mindre stationer ikke efterlades uden betjening. På baneområdet skal der udskiftes tog på flere strækninger efter 2030. Et øget samarbejde mellem stat og regioner vil give mulighed for større udbud, bedre priser og koordinering af drift.

Regional udvikling og koordinering af kollektiv mobilitet

Den kollektive trafik løser brede samfundsmæssige opgaver, der rækker ud over at sikre mobilitet til de, der ikke har mulighed for at køre i egen bil.

Regionerne har ansvaret for regionale busser og lokalbaner, der binder by og land sammen. Regionerne udvikler den kollektive trafik og gør den grønnere og mere attraktiv med afsæt i deres viden om borgernes og virksomhedernes transport- og mobilitetsbehov. Regionerne sikrer hurtig kollektiv transport til og fra uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser og de større byer dér, hvor der i dag og i fremtiden vil være behov for et samlet geografisk ansvar på tværs kommuner. På den måde løser regionerne udfordringer i den regionale geografi, der har en dimension og karakter, hvor kommunerne hver for sig er for små, og staten er for langt væk.

Organiseringen af kollektiv mobilitet må understøtte bl.a. fortsat passagervækst, at brugerne er i fokus, sammenhæng mellem transportformer, reduceret trængsel, grøn omstilling, aktiv og sund mobilitet samt mest mulig transport for pengene. Særlig set i lyset af, at fire ud af ti familier i dag ikke har adgang til bil.

Flere regioner udarbejder i dag mobilitetsstrategier som en integreret del af arbejdet med sammenhængende planlægning. Regionale mobilitetsstrategier bidrager med fremme af bl.a. sammenhængende transport, udvikling af nye mobilitetsløsninger i samspil med regionale hovednet, sammenhæng mellem land og by, modvirkning af trængsel etc. Udvikling, koordinering og fremme af mobilitet er en tværgående opgave, som regionerne løfter i samarbejde med kommuner og trafikselskaber samt med inddragelse af bl.a. virksomheder og uddannelsesinstitutioner.

I det følgende eksempler på nye regionale mobilitets- og udviklingstiltag:

Case: Landsbyborgere tester dele-elcyklen som en forbedring af mobilitet

Sammen med borgere i 27 landsbyer tester Region Midtjylland, hvordan dele-elcykler kan forbedre de lokales mobilitet, være et alternativ til bilen og styrke det lokale fællesskab. Projektet er en del af regionens arbejde med at støtte landdistrikter og mere bæredygtig mobilitet.¹

Case: Region baner vejen for grøn transport til ungdomsuddannelser

Region Hovedstaden har i samarbejde med ledelsen og elever på ungdomsuddannelser identificeret mobilitetsudfordringer og mulige tiltag. Der er oprettet en samkørselsordning til ungdomsuddannelser i Hillerød, Studieflex til bestemte elever på Frederiksværks Gymnasium i Halsnæs, bedre stoppestedforhold ved Campus Frederikssund og bedre info-materiale til studievejledere i Nordsjælland.

Case: Region investerer millioner i samkørsel og baner vejen for kommunerne

Region Midtjylland allierer sig med samkørselsvirksomhed og bruger 3,27 mio. kroner på at få flere til at give et lift. Der etableres et digitalt netværk af mødesteder og knudepunkter, der gør det nemt for brugere at finde eller tilbyde et lift. Via det regionale initiativ får de midtjyske kommuner mulighed for at indgå aftaler med NaboGo med en besparelse på 75 pct. af de normale etableringsomkostninger.²

Eksempler på uhensigtsmæssigheder som følge af nuværende organisering

I det følgende peges på tre eksempler, hvor udvikling af kollektiv mobilitet falder på tværs af administrative niveauer, og hvor tiltag, der formodes at kunne tiltrække flere passagerer til den kollektive transport, ikke ser ud til at kunne blive realiseret i den nuværende organisering.

1. BRT og håndtering af lokale og regionale infrastrukturprojekter

På trods af at Infrastrukturplan 2035 har afsat 1,475 mia. kr. til statsligt bidrag til Bus Rapid Transport (BRT) på ruterne 200S og 400S i Hovedstadsområdet, så oplever udrulningen af BRT bump på vejen. I et forståelsespapir mellem Transportministeriet, Region Hovedstaden og en række omegnskommuner hed det sig, at "Transportministeriet, beliggenhedskommunerne og regionen er enige om, at der arbejdes for, at der foreligger en afklaring om afholdelse af anlægsudgifter, lånefinansiering og anlægsrisiko inden udgangen af 2022."³

Status er, at kommuner gerne vil medfinansiere anlæg af BRT. Regionen vil gerne finansiere driften af BRT. Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har leveret den statslig medfinansiering. Der er dog uenighed om de økonomiske rammevilkår. Kommunerne har tilkendegivet ønsker om at holde BRT uden for anlægsrammen samt muligheden for at kunne optage 40 årige lån, hvilket ikke er imødekommet. På grund af denne uenighed er der risiko for, at det ønskede løft af den kollektive mobilitet ikke realiseres samt at de afsatte midler til BRT ryger tilbage i statskassen.

2 [Region investerer millioner i samkørsel - Regional Udvikling](#)
3 [Fælles forståelsespapir om BRT på 200S og 400S \(regionh.dk\)](#)

2. Cykelparkering og samarbejde mellem organisationer og administrative niveauer

Et synligt eksempel på resultat af et struktureret mobilitetssamarbejde på tværs af administrative niveauer, er verdens største cykelparkeringsanlæg ved Utrecht Station. Anlægget har plads til 12.500 cykler. Der er åbent døgnet rundt, og cykelparkering er gratis de første 24 timer. Brugerne tjekker ind via deres OV chip card – det hollandske Rejsekort. Cykelparkeringen indeholder et Service Point, hvor cykler kan repareres og vedligeholdes. Der er 1.000 lejecykler, som indehavere af OV chip card kan reservere og leje. Anlægget gør det let og attraktivt at komme til/fra stationen, hvorfra der er let adgang for videre transport med tog, BRT og øvrige busser.



Kilde: [Bicycle shed Central Station Utrecht](#) | [Ontdek Utrecht](#) ([discover-utrecht.com](#))

Forholdene ved banegården i bl.a. København efterlader til sammenligning meget at ønske. I en ny forskningsartikel om barrierer for bedre cykelparkering bliver København brugt som et eksempel, hvor ansvaret for cykelparkering falder mellem stolene – samt tog-operatøren kan have begrænset interesse i at forbedre forholdene for en konkurrerende transportform.

Barrierer for bedre cykelparkering i København:⁴

1. Station bicycle parking falls between the responsibilities of different organisations and levels of governance.
2. The absence of an established funding formula contributes to negotiation-oriented rather than collaborative interactions among the stakeholders.
3. The tension between cyclist satisfaction and rail passenger growth targets hinders collective action.

Der peges i artiklen på, at hvis ansvaret for cykelparkering ikke skal falde ned mellem forskellige organisationer og administrative niveauer, så kan regionen tildeles en stærkere rolle.

3. Inerti som følge af mange takstmyndigheder

I dag er mange aktører i Danmark takstmyndigheder, der skal blive enige, før der kan foretages ændringer. Det betyder, at det har været svært at reformere zone- og takstsystemet, som i dag er kendetegnet ved at være komplekst og mindre brugervenligt.

I Skåne har regionen gennemført en reform fra 202 takstzoner til tre dynamiske takstzoner (lille, mellem og stor). At zonen er dynamisk vil sige, at startpunktet for rejsen er midt i en zone. Dermed undgås en høj billetpris ved en kort rejse mellem to statiske zoner. Skånetrafikens bestyrelsesformand, nuværende regionsrådsmedlem og tidligere borgmester i en mindre kommune i Skåne, Carina Zachau, har overfor Danske Regioners Udvalg for Regional Udvikling og EU tilkendegivet, at baggrunden for, at forenklingen blev gennemført var, at en samlende regional aktør stillede sig i spidsen.

I Danmark har trafikselskaber og togoperatører ret til at fastsætte billetpris inden for rammerne af en statslige regulering af priseniveauet. 10 selskaber deler takstkompetencer. I Østdanmark Movia, DSB, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane. Vestdanmark er inddelt i fire takstsæt, hvor NT, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus har takstkompetence i hver deres region, og DSB og GoCollective har takstkompetencer for togrejser i hele Vestdanmark. På tværs af Storebælt har DSB takstkompetencen, og på Bornholm er det BAT.

De mange takstmyndigheder med ansvar for hhv. landsdækkende, regional og lokal kollektiv mobilitet vanskeliggør en brugervenlig modernisering af zoner og takster. Det nuværende takstzonestem med over 1.000 zoner forekommer mere velegnet til at sikre indtægtsdeling mellem trafikvirksomheder end til at sikre flere brugere i den kollektive trafik.

Danske Regioner foreslog i indspil til ekspertudvalgets fase II at gøre takstsystemet mere brugervenligt via færre takstzoner, mere overskuelige produkter samt at gøre længere, regionale rejser billigere mhp. at øge konkurrenceevnen til bilen. Forslaget er stillet vel vidende, at det isoleret kan koste regionerne penge pga. reducerede billetindtægter på de længere, regionale rejser. Forslaget afspejler, at regionerne ser kollektiv mobilitet som et middel til samfundsmæssige forbedringer som grøn omstilling, reduceret trængsel og mindre afhængighed af bilen.

Forslag til forbedringer af dansk organisering

I dette indspil har vi for inspiration set til særligt mod Sverige og Holland, jf. bilag 1. Danmark er forskellig fra både Sverige og Holland, og der er variation i vores organisering og håndtering af lokal og regional kollektive trafik.

Danmark er med i front ift. systematisk at udbyde kørsel i bus og flextrafik. Rejsekort sikrer en national gældende rejsehjemmel. Flextrafikkens samtidige håndtering af kørselsordninger på tværs af brugergrupper og administrative niveauer fremhæves internationalt. I bilaget fremhæves eksempler, hvor vi i den nuværende organisering særligt udmærker os i Danmark.

Når det kommer til organisering og samarbejde på tværs af administrative niveauer og transportformer kan vi med fordel se til udlandet for inspiration. Følgende fire forslag om organisering vurderes at kunne løfte, udvikle og skabe bedre sammenhæng i vores kollektive trafik.

1. Hent inspiration fra Skåne – regionen bestiller, udvikler og koordinerer lokal og regional kollektiv trafik

Regionernes tværkommunale karakter og fokus på bl.a. sammenhæng for passagerer, pendlere og uddannelsessøgende samt sundhed, trængsel og klima gør, at de oplagt kan spille en større rolle for udvikling og koordinering af kollektiv mobilitet. I mange tilfælde er kommunerne for små til at kunne prioritere og planlægge sammenhængende kollektiv trafik – og staten har ikke tilstrækkeligt kendskab til at kunne imødekomme brugernes behov.

I Skåne er der indført en mere simpel organisering og et samlet ansvar i regionen, der koordinerer kommunernes ønsker og input til kollektiv trafik, jf. boks om Skåne, der uddybes i bilag:

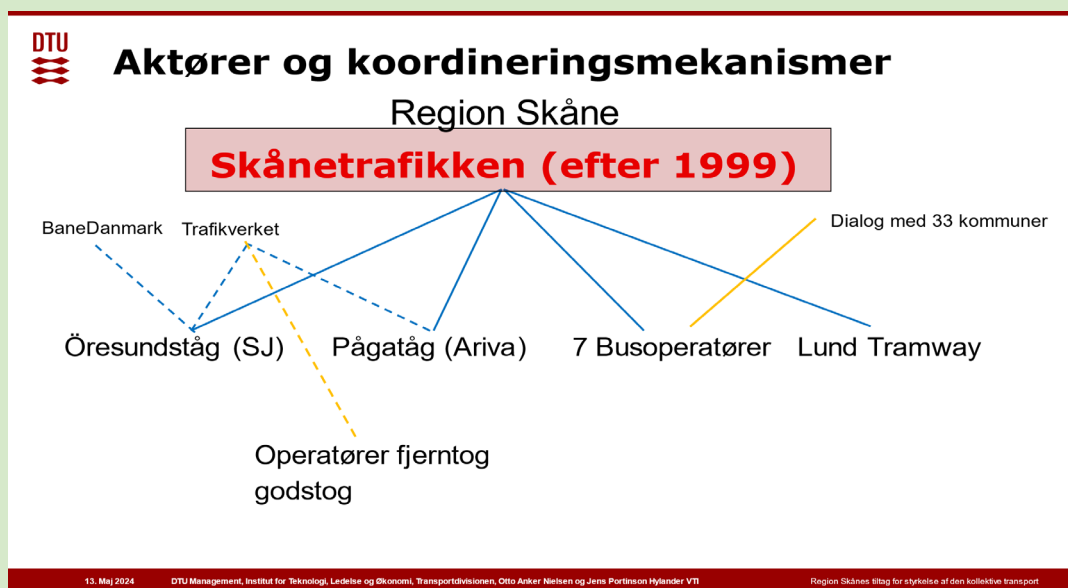
Skåne: Enstrenget regional organisering af kollektiv mobilitet

I 1999 blev Region Skåne dannet og overtog gennem aftaler med kommunerne ansvaret for den kollektive trafik i hele Skåne. Kollektiv trafik blev samlet i Skånetrafikken, der er en forvaltning i Region Skåne, som har det koordinerende ansvar for at udbyde trafikken til private operatører.

Ansvaret for, at Skåne er bundet sammen af et godt netværk af busser og tog, ligger hos Region Skånes politikere. Efter retningslinjer fra regionsrådet i Region Skåne har det politiske kollektivtrafiknævn (kollektivtrafiknämnden) ansvaret for at udvikle trafikken.

Regionsrådet prioriterer via det årlige Trafikförsörjningsprogram for Skåne hvilke mål og midler, der skal gælde for den regionale kollektive trafik, samt budgettet for det aktuelle år. Grundlaget for fastlæggelse af driften er sammenhængende 10-årige udviklingsplaner, hvor den kollektive transport er sammentænkt med Region Skånes planer for udbygning af den overordnede infrastruktur.

Få aktører giver en mindre kompleks organisering i Region Skåne, jf. figur 1, sammenlignet med organiseringen i Midtjylland vist i figur 2 på side 19.

Figur 1: Aktører og koordineringsmekanismer i Region Skåne

Kilde: 'Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport, og sammenligning med danske regioner' udarbejdet af Otto Anker Nielsen (DTU), Jens Portinson Hylander og Robin Nuruzzaman (svenske VTI)

Samarbejdet i Skåne er baseret på frivillige aftaler mellem kommunerne og regionen om varetægt af kollektiv trafik. Det har alle kommunerne i Region Skåne benyttet sig af. En enstrengt regional styring har gjort kollektiv transport til det attraktive valg for flere. Den regionale forankring har bl.a. muliggjort en brugervenlig modernisering af takstzoner. Til sammenligning er der på Sjælland 46 kommunale bestillere af kollektiv trafik, hvilket kan stå i vejen for at sikre udvikling og prioritering af sammenhængende og tværgående kollektiv mobilitet.

Der kan overvejes varianter af den skånske model. De mange bestillere og aktører i kollektiv trafik i Danmark vurderes at være en udfordring. Placeringen af det finansielle ansvar hos de enkelte kommuner kan gøre det vanskeligt at få en samlet, sammenhængende og helhedsorienteret udvikling og drift af bus- og lokalbanetrafikken på tværs af kommunegrænser og mobilitetsformer. Store kommuner som bl.a. Aalborg, Aarhus, København og Odense vil dog qua deres størrelse kunne prioritere både kompetencer og ressourcer til planlægning af kollektiv trafik. Et eksempel er Aarhus kommunes grønne mobilitetsplan fra 2024, der sammentænker mobiliteten i kommunen på tværs af mobilitetsformer og prioriterer sammenhængen med fx byplanlægning.⁵ Samme muligheder har de mindre kommuner ikke. Her kunne regionerne bidrage med en systematisk prioritering og udvikling af lokal kollektiv trafik i og mellem de mindre kommuner i form af tilbringertrafik til regionale hovednet og til de større kommuners bybusser mv.

I Region Skåne kan kommunerne indgå frivillige aftaler med regionen om varetægt af den kollektive trafik. Det har alle kommuner benyttet sig af. Derfor foreslås det, inspireret af Skåne, at ansvaret for at bestille, udvikle og koordinere lokal og regional kollektiv trafik kan varetages af regionen.

2. Regionale mobilitetsplaner bidrager til en samlet national mobilitetsplan

Med udgangspunkt i en videre udvikling af de nuværende regionale mobilitetsplaner, og med inspiration fra nabolande, kan statens nuværende og afgrænsede trafikplan udvikles til en egentlig transport- og mobilitetsplan med blik for at udvikle og løfte kollektiv mobilitet på tværs af administrative niveauer og transportformer.

Det følger af Lov om trafikselskaber, at "Transportministeren udarbejder mindst hvert fjerde år efter høring af trafikselskaberne og kommunerne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen redegøres for statens overvejelser, og statens prioriteringer fremlægges. Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af besluttede statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik."

Statens trafikplan er i dag en forholdsvis afgrænset trafikplan med fokus på statens prioriteringer og ikke en overordnet transport- og mobilitetsplan. Forslaget skal være med til at skabe et fundament for samarbejde mellem kommuner, regioner og staten om udvikling af kollektiv mobilitet og et koordineret samarbejde om større samfundsmæssige udfordringer som fx at nedbringe trængsel. De regionale mobilitetsplaner anviser de mobilitetsudfordringer vi står overfor samt peger på løsninger

Et kig til vores nabolande viser et dybere samarbejde mellem administrative niveauer:

- **Sverige:** Alle regioner udarbejder, foranlediget af regeringen, en regional transportinfrastrukturplan, der beskriver de næste 12 års planer for udvikling på transportområdet.⁶ Den regionale infrastrukturplan er styrende for statens investeringer i regional infrastruktur.
- **Norge:** De norske regioner bidrager til Nasjonal transportplan⁷ ved at definere de største regionale udfordringer på transportområdet samt med konkrete forslag til at løse fx trængselsudfordringer.
- **Holland:** De hollandske provinser har regelmæssige møder med de ansvarlige ministre for udvikling og mobilitet. Fokus på møderne er investeringsbeslutninger, der kræver national involvering, jf. bilag.

Som en del af en statslig transport- og mobilitetsplan kan med fordel indgå planlægning af (bus) stationsnær bebyggelse samt udfordringer relateret til trængsel, klima og miljø. En statslig transport- og mobilitetsplan vurderes at kunne bidrage til øget brug af kollektiv transport – og dermed øge værdien af de store statslige investeringer i de statslige baner, udbygningerne med letbaner samt prioriteringerne af regionale hovednet.

En egentlig transport- og mobilitetsplan vil kunne bidrage til bedre sammenhæng, koordinering og prioritering mellem individuelle projekter. Infrastrukturplan 2035 er blevet kritiseret for at være en samling af enkeltstående projekter, der i mindre grad har fokus på projekternes sammenhæng og deres samlede samfundsnytte. De regionale mobilitetsplaner foreslås gjort lovpligtige mhp. systematisk at anviser mobilitetsudfordringer og løsninger i de forskellige regioner.

6 [Länsplaner - Trafikverket.se](https://www.lansplaner.se)

7 [Nasjonal transportplan - NTP - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

Region Hovedstadens mobilitetsplan som eksempel:

Den seneste mobilitetsplan i Region Hovedstaden fra 2017⁸, bygger videre på en lang række samarbejder og initiativer - bl.a. Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032. Planen er blevet til i dialog med en partnergruppe bestående af 20 kommuner, KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden. Foruden har over 20 aktører givet deres input.

Trafik- og mobilitetsplanens overordnede mål er at udpege strategiske udviklingsområder og konkrete indsatser, der kan bidrage til:

- at imødegå den stigende trængsel og understøtte god mobilitet for borgere, arbejdstagere og besøgende i regionen
- at borgere skal kunne pendle mellem bolig og arbejde/uddannelse på tværs af regionen uden unødigt spildtid på en måde, der bidrager til en sund, attraktiv og klimavenlig hovedstadsregion.

Trafik- og mobilitetsplanen har fokus på pendlerrejser og skal sikre en sammenhængende, effektiv, grøn og pålidelig mobilitet i fremtiden.

I skrivende stund er de 29 kommuner i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden ved at udføre en tværgående mobilitetsanalyse i hovedstadsområdet. Analysen er en del af vidensgrundlaget for kommende infrastruktur- og mobilitets tiltag, som skal bidrage til en sammenhængende og bæredygtig mobilitet.⁹

3. Nedsæt mobilitetspartnerskaber

Via et mobilitetspartnerskab kan bl.a. stat, regioner, kommuner og brancherepræsentanter samarbejde om og koordinere udvikling af kollektiv mobilitet på tværs af transportformer og administrative niveauer – herunder i forhold til bl.a. (bus)stationsnær bebyggelse samt udfordringer relateret til trængsel, klima og miljø, mangel på boliger mm.

I dag er samarbejdet på tværs af administrative niveauer og transportformer begrænset. Manglende samarbejde fører til manglende sammenhæng i udbuddet af kollektiv transport og mobilitet. Gode projekter, hvortil der er afsat finansiering, risikerer at lande mellem to stole og ikke blive til noget. Et mere formaliseret samarbejde i et mobilitetspartnerskab, skal være grundlaget for at skabe en større sammenhæng. Bl.a. ved at være rådgivende i udarbejdelsen af en national mobilitetsplan

Forslaget læner sig op ad Dansk Industri, der tidligere har foreslået et tættere samarbejde mellem aktørerne via et mere formelt sektorsamarbejde.¹⁰ Dansk Industri skriver i deres forslag, at "ansvaret for den kollektive transport er i dag placeret hos mange forskellige aktører. Det kalder på et tæt samarbejde om fælles og koordinerede løsninger for at sikre en styrkelse af den kollektive transport. Derfor foreslår DI, at der etableres et sektorsamarbejde med Transportministeriet for bordenden, som samler både statslige myndigheder, de regionale trafikselskaber, KL, Danske Regioner, de største operatører, brugersiden og repræsentanter for branchens parter. Et sådan samarbejdsforum skal drøfte sektorens udfordringer, politiske mål og arbejde på at finde fælles løsninger."

8 [Trafik-og-mobilitetsplan.pdf \(regionh.dk\)](#)

9 [Tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet \(regionh.dk\)](#)

10 [Sådan styrker vi den kollektive trafik - Dansk Industri](#)

Forslaget er endvidere inspireret af tilgangen i Holland, der netop har et tæt og formaliseret samarbejde mellem stat og provinser jf. nedenstående boks, der uddybes i bilag:

View til hollandsk samarbejde mellem stat og provinser

Danske Regioners Udvalg for Regional Udvikling og EU fik på studietur i Utrecht indsigt i, hvordan Provins Utrecht systematisk samarbejder med staten om fælles mål for byplanlægning, miljø, trængsel mv. samt den centrale rolle kollektiv mobilitet har for at realisere disse mål.

Denne tilgang gælder alle provinser i Holland, som i 2015 indgik et samarbejde med den hollandske stat og transportoperatører om en fælles vision for offentlig transport. Målet med visionen var at samtænke en række vanskelige udfordringer, så offentlig transport kan hjælpe med at imødekomme udfordringer relateret til bl.a. trængsel, miljø og mangel på boliger.

4. Øg samarbejdet mellem stat og regioner på baneområdet

På baneområdet skal udskiftes tog på flere strækninger efter 2030, og et samarbejde mellem stat og regioner vil give mulighed for større udbud, bedre priser og koordinering af drift. I Danske Regioners indspil til fase II beskrev vi udfordringer vedr. lokalbanerne, der bl.a. står overfor dyre indkøb af nyt materiel. I indspillet peges der på en fornyelse af investeringstilskuddet, men også en ny organisering, bedre samarbejds- og udviklingsrelationer samt tidssvarende rammevilkår kan fremtidssikre betjeningen af de nuværende baner.

Der er positive erfaringer med regional overtagelse af DSB's regionale togstrækninger, hvilket samtidigt har øget driften og forbedret driftsøkonomien. Det indikerer, at der nogle steder kan være et potentiale for udvikling ved overtagelse af yderligere banestrækninger.¹¹

Case: Regional overtagelse af togdrift

I Region Nordjylland har overtagelsen af den regionale togdrift været en succes med flere afgange til samme pris. Køreplanen er blevet mere effektiv med høj punktlighed, og kunderne nyder godt af flere tog og kortere rejsetid. Et effektmål er flere passagerer i den kollektive trafik i forhold til situationen før Coronapandemien.

I takt med, at lokalbanernes tog bliver opgraderet, for så vidt angår hastighed og signalsystemer, vil der være mulighed for at betjene hovednettet og dermed koordinere driften af banerne med DSB. De lokale baner ville kunne betjene strækninger som Nykøbing Falster til Ringsted eller Roskilde samt Holbæk og Kalundborg. Det vil give mulighed for en arbejdsdeling med DSB, hvor DSB

¹¹ Banestrækninger kunne være Struer-Thisted, Holbæk-Kalundborg, Holbæk-København, Kalundborg-København samt at lade Tølløse-banen fortsætte til Holbæk. Desuden er det uafklaret hvad der skal ske med strækningerne, som Arriva kører for staten, når kontrakterne udløber i 2028 (mulighed for forlængelse til 2030).

alene betjener de længere rejser, hvilket har potentiale til at nedsætte rejsetiden, mens de lokale baner gør stop ved alle stationer og etablerer halv timesdrift og dermed bidrager med øget mobilitet til alle stationer på en given strækning.

Region Sjælland har i en kommentar til den seneste DSB-kontrakt efterspurgt en drøftelse af mulighederne i yderligere samdrift mellem de regionale lokalbaner og statens baner. Det har potentiale til at gavne pendlere i landdistrikter med kortere rejsetid til og fra arbejde og uddannelse og samtidigt sikre, at mindre stationer ikke efterlades uden betjening. Samarbejdet om betjeningen mellem Køge og Roskilde fremhæves af Region Sjælland som et eksempel til efterfølgelse. På denne strækning varetager regionen betjeningen for staten og har kunnet binde den sammen med den eksisterende lokalbane til glæde for passagerne.¹²

Øget samarbejde kan potentielt afhjælpe en mangel på specialiseret arbejdskraft og skabe synergieffekter ved indkøb af nyt materiel og vedligehold af baner. Fx et muligt samarbejde om fælles indkøb af batteritog til lokalbaner og de statslige sidebaner, da der skal udskiftes tog på flere strækninger efter 2030. Det vil give mulighed for et større udbud og bedre priser. Samt mulighed for at opbygge kompetencer og udlåne materiel på tværs af togoperatører.

Case: Samarbejde om køb/leasing af tog i Sverige

Transitio er et svensk selskab ejet af 20 svenske regioner. De står for indkøb af rullende materiel og lejer det ud til ejerne. Det reducerer omkostningerne til vedligehold, og det giver mulighed for større udbud.¹³

12 Region Sjælland - Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og int. samarbejde - d. 12.3.2024

13 AB Transitio – Kunskapspartner inom spårfordon

Bilag

Organisering af kollektiv trafik og mobilitet i Danmark

Den lokale og regionale kollektive trafik drives gennem landets fem trafikselskaber. Da regionerne blev oprettet i 2007 som følge af kommunalreformen, fik hvert regionsråd, ifølge lov om trafikselskaber, ansvaret for oprettelsen af trafikselskaber. Det blev til ét for Region Hovedstaden og Sjælland, to for Region Syddanmark og et hvert for Region Midtjylland og Region Nordjylland. Kommunerne er medejere i det trafikselskab, der dækker deres geografi. Dvs. at fx Movia, som dækker Region Sjælland og Region Hovedstaden, har to regionale ejere og 46 kommunale ejere, der alle bestiller kollektiv trafik til at dække deres område.

Overordnet er det regioner og kommuner, der fastlægger serviceniveauet i den kollektive trafik, og trafikselskabet indkøber trafikken fra private vognmænd efter afholdelse af udbud. Regionerne har til opgave at:

- Finansiere og fastlægge serviceniveauet i den regionale bustrafik
- Medfinansiere trafikselskabets administration
- Finansiere og fastlægge serviceniveau af lokalbaner, herunder investeringer
- Bestille og finansiere siddende patientbefordring – der kan varetages via Flextrafik.

Et trafikselskab skal organiseres med en politisk bestyrelse på højst ni medlemmer, som udpeges af regionsrådet (2 medlemmer) og kommunalbestyrelserne (7 medlemmer). Regionale politikere udgjorde tidligere flertallet i bestyrelserne. At de i dag blot har 2 ud af 9 bestyrelsesposter har alt andet lige svækket regionernes muligheder for at sikre udvikling og sammenhæng i den kollektive trafik.

Tidligere tiders kommissioner og udvalg har haft vanskeligt ved at få deres forslag til forbedringer gennemført:¹⁴

- Det første forsøg på en overordnet koordinering af kollektiv trafik i Hovedstadsområdet skete i 1936, hvor ministeren for offentlige arbejder nedsatte et udvalg bestående af Københavns Sporveje (KS) og DSB. De skulle undersøge mulighederne for et samarbejde mellem de to selskaber og private busselskaber mhp. at skabe en overordnet planlægning og et fælles takstsystem i Hovedstadsområdet. KS ønskede at kunne disponere på egen hånd, og det ønskede samarbejde blev ikke til noget.

¹⁴ De følgende afsnit baserer sig primært på: Lokal og regional kollektiv trafik – en oversigt, Færdselsstyrelsen (1998), www.mylidretid.dk om Det danske system (redigeret 15.2.2003) samt Bushistorie (redigeret 9.9.2022), Med tog, bus & færge – beskrivelser af opgaver og roller i den kollektive trafiksektor i dag, Trafikstyrelsen (2010), www.da.wikipedia.org om Danmarks amter (1793-1970) samt HT

- Samfærdselskommissionen nedsat af Boligministeriet anbefalede i 1955, at der i Hovedstadsområdet skulle nedsættes et trafikråd mhp. at overtage hel- og halvoffentlige trafikmidler og indføre et ensartet takstsystem med fri omstigning. Der var imidlertid ikke økonomisk og politisk vilje til at omsætte planen i praksis.
- Et udvalg under hovedstadskommunernes samråd genoptog sagen og anbefalingerne i 1960. Resultaterne begrænsede sig til, at de private busselskaber i Stor-københavn indførte fælles månedskort i 1960 og fælles omstigningsbilletter i 1963.

Fordele ved nuværende danske organisering

I bemærkningerne til lov om trafikselskaber blev en række forventede fordele ved den nye organisering fremhævet: Mulighed for stordriftsfordele via store trafikselskaber, at kommunal indflydelse på serviceniveauet øges, samt en forventning om, at ved at flytte finansieringsansvaret tættere på borgerne, så opnås mere præcis dimensionering og målretning af serviceniveauet og dermed en mere effektiv brug af midler.

I nedenstående boks er samlet en række eksempler på vurderinger af, at oprettelsen af trafikselskaberne har understøttet en effektivisering af driften:

- De Økonomiske Vismænd i Vismandsrapport 2014: "Erfaringerne med udlicitering af busdriften i Danmark er gode".¹⁵ Det står i modsætning til situationen mange steder i bl.a. Tyskland, hvor trafikselskabet selv varetager driften.
- Internationalt studie for EU-Kommissionen af regulering af kollektiv transport fra 2016: "[S]ome Member States have established relatively well developed competitive frameworks with well-equipped authorities to stimulate competition (e.g. Sweden, Denmark, Netherlands and London)".¹⁶
- Graden af konkurrence mellem virksomheder og markedskoncentration kan opgøres efter Herfindahl-Hirschman Indekset (HHI). Movia oplyser, at ved deres første udbud (A1 i 2008) var HHI på 3.502, hvilket indikerer høj koncentration og begrænset konkurrence. Ved udbud i 2020-21 var værdien omkring 1.500, hvilket er udtryk for en forbedret markedssituation.
- Konklusionerne i Deloitte's Kortlægning og analyse af befordringsordninger om flextrafik fra 2012 indgik i økonomiaftale 2013. Heraf fremgår, at "udgifterne til de kommunale befordringsordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt" pga. "lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikselskaberne.

15 [Kapitel V: Kollektiv trafik | DØRS \(dors.dk\)](#)

16 Steer Davies Gleave (2016), Study on economic and financial effects of the implementation of Regulation 1370/2007 on public passenger transport services

Ulemper ved nuværende dansk organisering

Der er også udfordringer ved den nuværende organisering med mange aktører og delt ansvar.

Der kan være udfordringer med prioritering og sikring af sammenhængende mobilitet på tværs af mobilitetsformer. Der kan være uenighed om grænsefladerne mellem regionale og kommunale ruter, uenighed mellem kommuner om ruter, der betjener mere end én kommune samt sammenhængen og koordineringen mellem busser, tog og nye mobilitetsformer.

Derudover skal trafikselskaberne håndtere bestillinger fra samtlige ejere i form af alle kommuner samt region(er). Følgende blev påpeget i høringssvar til lov om trafikselskaber:

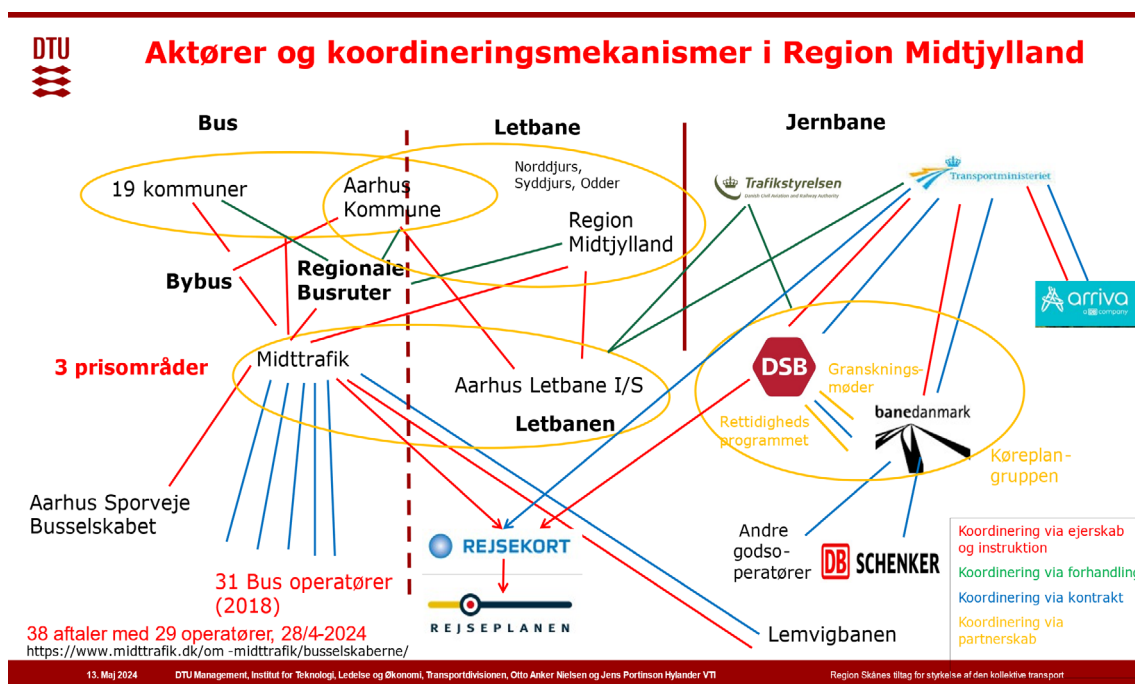
Bekymringer om trafikselskabernes spredte bestilleransvar:¹⁷

Københavns Kommune: "Placeringen af det finansielle ansvar hos de enkelte kommuner betyder, at det bliver vanskeligt at få en samlet, sammenhængende og helhedsorienteret udvikling og drift af bus- og lokalbanetrafikken på tværs af kommunegrænser i hovedstadsområdet, og der vil blive et utal af uhensigtsmæssigheder og reelle eller oplevede uretfærdigheder mellem de involverede kommuner."

Amtsrådsforeningen: "I øst påtænkes 'lokalruter', der gennemkører flere kommuner, at skulle finansieres af disse kommuner. Det er uklart, hvorledes udgifterne dækkes, hvis én kommune ud af flere ikke ønsker betjeningen?"

HUR: "En opdeling, hvor den enkelte kommune køber sin egen trafik, giver derfor en række problemer. Dette gælder en lang række ruter, der ikke kan betegnes som entydigt regionale i henhold til lovforslagets definition – f.eks. en pendulbus, der servicerer DTU til og fra Lyngby Station. For disse linjer vil der ikke kunne findes én eller flere kommuner, der vil betragte det som deres ansvar at drive dem. (...) Alternativt kunne størstedelen af de nuværende ruter disponeres på et overkommunalt eller regionalt niveau. (...) Det skal derfor sikres, at alle kommuner – på trods af egeninteresser eller manglende erfaring med området – disponerer på en måde, så den nødvendige sammenhæng i den kollektive trafik opretholdes"

De mange aktører og bestillere giver en kompleks organisering, hvilket er illustreret i figur 2, der som eksempel viser organiseringen i Midtjylland:

Figur 2: Aktører og koordineringsmekanismer i Midtjylland

Kilde: 'Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport, og sammenligning med danske regioner' udarbejdet af Otto Anker Nielsen (DTU), Jens Portinson Hylander og Robin Nuruzzaman (svenske VTI)

Et komparativt kig til organiseringen af den kollektive trafik i hhv. Region Skåne og Danmark afstedkommer bl.a. følgende observationer om den danske model, jf. 'Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport, og sammenligning med danske regioner' udarbejdet af Otto Anker Nielsen (DTU), Jens Portinson Hylander og Robin Nuruzzaman (svenske VTI):

- Kompleks forhandling og koordinering mellem mange organisationer
- Intet link mellem trafikselskab og arealplanlægning
- Pengene kommer via forhandling med regioner og kommuner – tilskud til visse anlæg fra staten efter forhandling
- Ikke formel samlet planlægning og koordinering af bybusser, kommunale busser, fælles-kommunale busser, regionale busser, letbaner, lokalbaner, regional kontraktkørsel på statslige baner (Arriva, DSB Øresundstog)
- Ingen principper for minimumsbetjening, tilfældige lokale forskelle på serviceniveau
- Komplekse ansvarsforhold, hvor økonomi er afhængig af kontrakter og KPI'er, og der er fokus på kontraktoverholdelse.

Skåne: Enstrenget regional organisering af kollektiv mobilitet

I 1999 blev Region Skåne dannet og overtog gennem aftaler med kommunerne ansvaret for den kollektive trafik i Skåne. Kollektiv trafik blev samlet i Skånetrafikken, der er en forvaltning i Region Skåne, der har det koordinerende ansvar for at udbyde trafikken til private operatører. Ansvar for, at Skåne er bundet sammen af et godt netværk af busser og tog, ligger hos Region Skånes politikere. Efter retningslinjer fra Region Skåne arbejder det politiske kollektivtrafiknævn (*kollektivtrafiknämnden*) og Skånetrafikens embedsmænd på at udvikle trafikken. Skånetrafikens hovedopgaver er at udvikle, planlægge, indkøbe, informere og markedsføre den kollektive trafik i Skåne. Trafik og andre ydelser indkøbes og udføres på kontraktbasis af private operatører. I togtrafikken er samarbejdet med det statslige svenske Trafikverket vigtigt, da de kontrollerer togene på skinnerne og varetager vedligeholdelsen heraf.¹⁸

Grundlaget for fastlæggelse af udbuds krav er 10-årige udviklingsplaner for tog- og bustrafik i hele Skåne. Planerne udarbejdes af Region Skåne og udmøntes hvert år i et Trafikforsyningsprogram (*Trafikförsörjningsprogram*), som er sammenhængende med planer for byudviklingen i regionen, da der lægges stor vægt på at anvende den kollektive trafik som driver for udviklingen. Det er Regionsrådet, der gennem det årlige *Trafikförsörjningsprogram for Skåne* godkender hvilke mål og midler, der skal gælde for den regionale kollektive trafik, samt budgettet for det aktuelle år. Grundlaget for fastlæggelse af driften er sammenhængende 10-årige udviklingsplaner, hvor den kollektive transport er sammentænkt med Region Skånes øvrige planer formuleret i den regionale udviklingsstrategi og planer for udbygning af den overordnede infrastruktur¹⁹

Det regionale Udviklingsråd samt Kollektivnævn er de to primære politiske udvalg, som har den kollektive regionale transport som ansvarsområde. Skånetrafikken er forvaltning under disse råd/nævn og disse skal i fællesskab sikre udarbejdelse af det årlige trafikforsyningsprogram. Skånetrafikken er en del af den regionale forvaltning, der også rummer regional planlægning. Kommunerne har mulighed for at tilkøbe ydelser.

Derudover har råd/nævn, og dermed deres forvaltning Skånetrafikken, bl.a. ansvaret for:

- Opfølgning på trafikforsyningsprogrammet
- Gennemføre udbud af driften og udarbejde køreplaner
- Markedsføring og information
- Takststruktur og billettyper
- Terminaler (koordinering mellem flere parter) og stoppesteder.

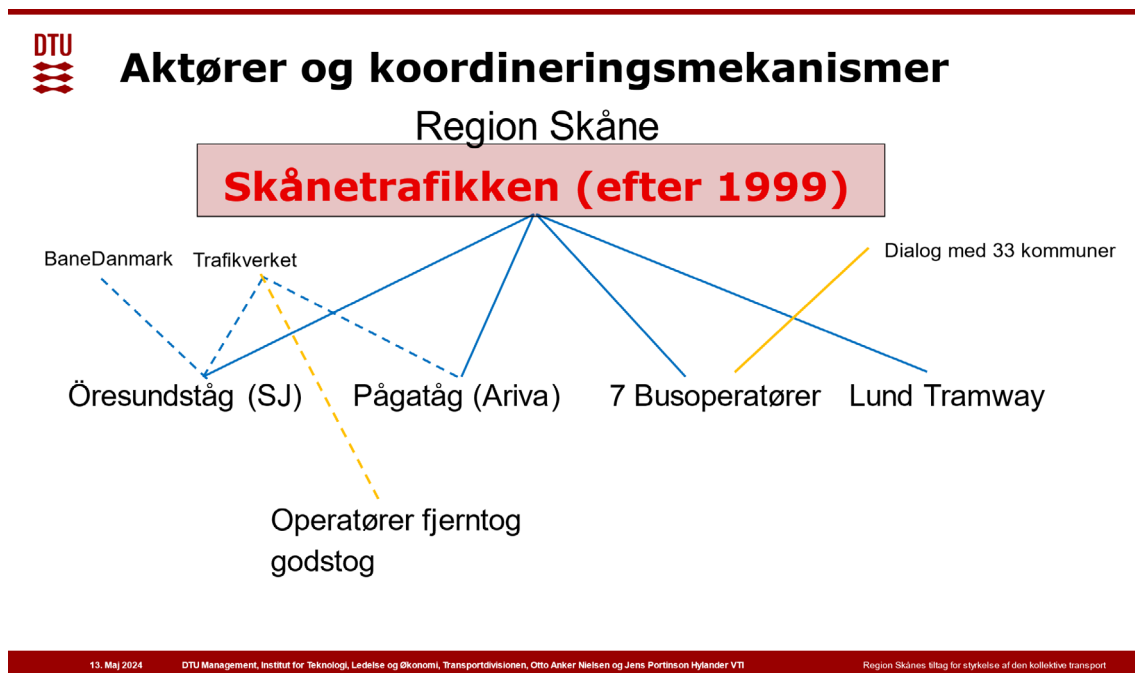
Siden Region Skåne fik ansvaret for den kollektive trafik i 1999, har man mere end fordoblet antallet af rejser og markedsandelen af den motoriserede trafik er steget med 50% og var i 2022 på 31%. Med til historien hører, at man siden 1999 har seksdoblet det offentlige tilskud. Dog fra et meget lavt udgangspunkt.

18 [Skånetrafiken-Vårt uppdrag \(skanetrafiken.se\)](https://skanetrafiken.se)

19 Cowi (2017): Tre gode cases – Skåne, for Region Hovedstaden

De færre aktører giver en relativt mindre kompleks organisering i Region Skåne, jf. figur 3.

Figur 3: Aktører og koordineringsmekanismer i Region Skåne



Kilde: 'Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport, og sammenligning med danske regioner' udarbejdet af Otto Anker Nielsen (DTU), Jens Portinson Hylander og Robin Nuruzzaman (svenske VTI)

Et komparativt kig til organiseringen af den kollektive trafik i hhv. Region Skåne og Danmark afstedkommer bl.a. følgende observationer om den skånske model, jf. 'Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport, og sammenligning med danske regioner' udarbejdet af Otto Anker Nielsen (DTU), Jens Portinson Hylander og Robin Nuruzzaman (svenske VTI):

- I Skåne har en paraplyorganisation under Region Skåne entydigt ansvar for regional og lokal kollektiv trafik. Skånetrafikken er en del af den regionale forvaltning, der også rummer regional planlægning. Der sker inddragelse og dialog med kommuner om løsninger.
- I Skåne har de målstyring frem for politisk detailstyring. Det understøtter en helhedsorienteret planlægning af et samlet effektivt transportsystem. Der eksisterer principper for minimumsbetjening af bl.a. landsbyer.

Fladedækning versus hovednet

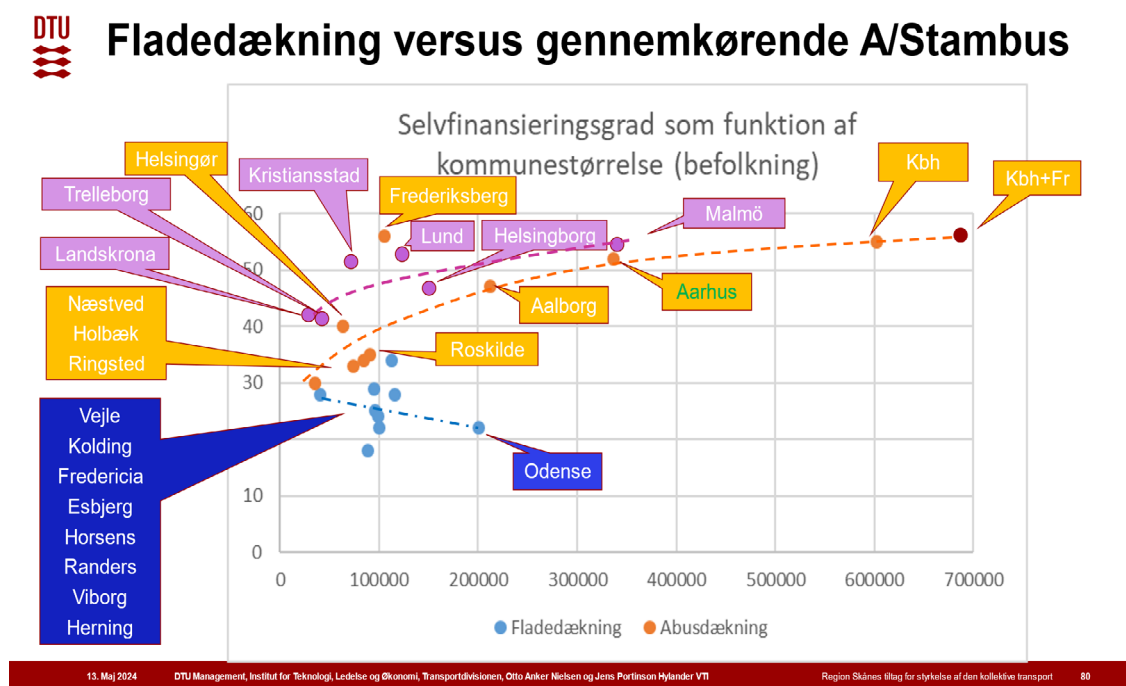
Region Skåne har været konsekvent med at omlægge deres ruteplaner fra fladedækning til stamlinjer i såvel byer som på længere ruter i oplandet. Principperne er de følgende:

- Fladedækning: Mange, langsomme og lavfrekvente ruter, der typisk ender ved en station. Medfører at mange passagerer skal skifte og har ventetid.
- Hovednet/stambus: Få, hurtige og højfrekvente linjer hvor passagergrundlaget er størst, der typisk er gennemkørende ved stationen: Færre passagerer skal skifte og har mindre ventetid.

Regionerne har som i Skåne prioriteret de regionale hovednet, hvilket vurderes at have bidraget til, at passagerne her er vendt relativt hurtigere tilbage efter Corona-pandemien end tilfældet har været ved fx mange bybusser samt busser på landet.

I Danmark er der dog flere steder hvor ruterne planlægges efter fladedækning. Nedenstående figur 4 viser bussernes selvfinansierungsgrad som funktion af kommunistørrelse. Der skelnes efter om der i byerne er stamlinjer eller fladedækning.

Figur 4: Fladedækning versus gennemkørende A/stambus



Kilde: 'Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport, og sammenligning med danske regioner' udarbejdet af Otto Anker Nielsen (DTU), Jens Portinson Hylander og Robin Nuruzzaman (svenske VTI)

Figuren viser, at der i Skåne mere konsekvent er omlagt til stamlinjer. Det mere entydige ansvar for den kollektive trafik i Skåne vurderes at være medvirkende til den mere konsekvente brug af stamlinjer/hovedlinjer.

Samarbejdet mellem region og kommuner

Det er søgt afdækket, om overdragelsen af ansvaret til Region Skåne og Skånetrafiken har medført utilfredshed hos kommunerne i forhold til betjening, involvering, indflydelse el.lign. Der er imidlertid ikke identificeret problemer i samarbejdet mellem regioner og kommuner. En del af samarbejdet beror også på, at det er frivillige aftaler kommunerne indgår med regionen. Kommunerne har mulighed for hjemkalde opgaven.

Udgangspunktet er, at Region Skåne og Skånetrafiken fremlægger en overordnet plan for trafikbetjeningen, som de går i dialog med kommunerne om. Hvis der er kommunespecifikke ønsker om fx ekstraafgange eller lignende, så vil dette ofte kunne imødekommes mod betaling fra den pågældende kommune.

Baggrunden kan evt. være, at der med det enstrengede svenske system via Region Skåne og Skånetrafiken er etableret en planlægningskompetence, som kommunerne kan gå i dialog med, hvor med særligt de mindre kommuner ikke behøver have kompetencerne i egen organisation.

View til hollandsk samarbejde mellem stat og provinser

Danske Regioners Udvalg for Regional Udvikling og EU fik på studietur i Utrecht indsigt i, hvordan Provins Utrecht systematisk samarbejder med staten om fælles mål for byplanlægning, miljø, trængsel mv. samt den centrale rolle kollektiv mobilitet har for at realisere disse mål.

Denne tilgang gælder alle provinser i Holland, som i 2015 indgik et samarbejde med den hollandske stat og transportoperatører om en fælles vision for offentlig transport. Målet med visionen var at samtænke en række vanskelige udfordringer, så offentlig transport kan hjælpe med at imødekomme udfordringer relateret til bl.a. trængsel, miljø og mangel på boliger.

Den fortsatte urbanisering og manglen på boliger i byerne vil udgøre en stor udfordring frem mod 2040 i Holland. Forbedret og forøget kollektiv mobilitet kan være med til at løse en række samtidige udfordringer relateret til trængsel, klima, miljø samt at det bliver muligt at bo andre steder end i eller umiddelbart omkring de største by- og jobområder. Der fokuseres på by- og funktionsfortætning – herunder udvikling af eksisterende bebyggede områder tæt på offentlig transport. Der arbejdes i provins Utrecht med yderligere lav-emissions zoner, indretning af bil- og cykelparkering mm. Derudover fokuseres der på at skabe gode forbindelser mellem nationale og regionale offentlige transportnetværk.

Det formaliserede samarbejde mellem de hollandske provinser og regeringen er beskrevet kortfattet i figur 5 fra Provins Utrecht. Den nationale regering udsender en administrativ høring af et flerårigt program for infrastruktur, fysisk planlægning og transport. Provinsen har halvårslige møder med de ansvarlige ministre for udvikling og mobilitet. Fokus på møderne er investeringsbeslutninger, der kræver national involvering. Møderne afholdes med flere regionale parter/provinser samlet mhp. at øge vidensdeling og læring mellem de administrative niveauer. Møderne har bl.a. resulteret i, at der er tildelt budget til investering i kollektive trafik og mobilitet. Herudover anvendes i en hollandsk kontekst såkaldte fremtidsvisioner, der beskrives som nationale forskningsprogrammer, der bl.a. har haft fokus på udviklingen af de nationale baner, BRT mv.

Figur 5: Det formaliserede samarbejde mellem provinser og staten i Holland**Note:**

- BO-MIRT (bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport): Administrativ høring af fler-årigt program for Infrastruktur, Fysisk Planlægning og Transport
- DOVA er navnet på et partnerskab mellem 12 provinser, som Utrecht deltager i.
- Toekomstbeeld OV: Fremtidsvision i form af et nationalt forskningsprogram med fokus på udvikling af nationale baner samt fx BRT