

## Plan bør indeholde et løft af den kollektive transport

Den kollektive transport skal styrkes, hvis den skal kunne bidrage til at mindske trængslen og bidrage yderligere til den grønne omstilling.

Senest har COVID-19 presset den kollektive transport i en hidtil uset grad. Dette er med til at forstærke behovet for, at staten investerer i den kollektive transport. Foruden økonomisk støtte foreslår Danske Regioner, at der igangsættes en landsdækkende kampagne på tværs af aktørerne bag den kollektive transport, når situationen omkring COVID-19 tillader det.

Udviklingen i danskernes transportvaner har de sidste 10 år bevæget sig i en retning væk fra den kollektive transport og cyklen til at transportere sig mere i bil. Andelen af rejser med kollektiv transport er ifølge DTU's Transportvaneundersøgelse faldet med omkring 11 % fra 2011 til 2019.

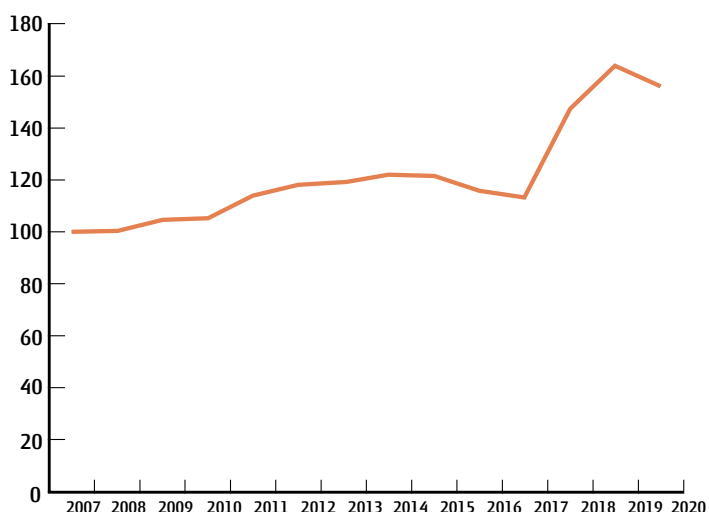
Dansk Industri har beregnet, at det vil betyde et samfundsøkonomisk tab på 2.120 mia. kr., hvis der overflyttes 10% af de kollektiv trafikure til bilture i 2030. Det er tidstab for bilisterne grundet øget trængsel samt tabet fra faldende billetindtægter, der er de to effekter, som i størst grad bevirker de samfundsøkonomiske omkostninger negativt.

Undersøgelser fra Passagerpuls viser, at der særligt er fem forhold, der har betydning for danskernes lyst til at rejse mere med kollektiv transport end i dag:

- Billigere billetter
- Lettere adgang til kollektiv transport fra bopæl
- Hyppigere afgange
- Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler
- Mere præcise busser og tog.

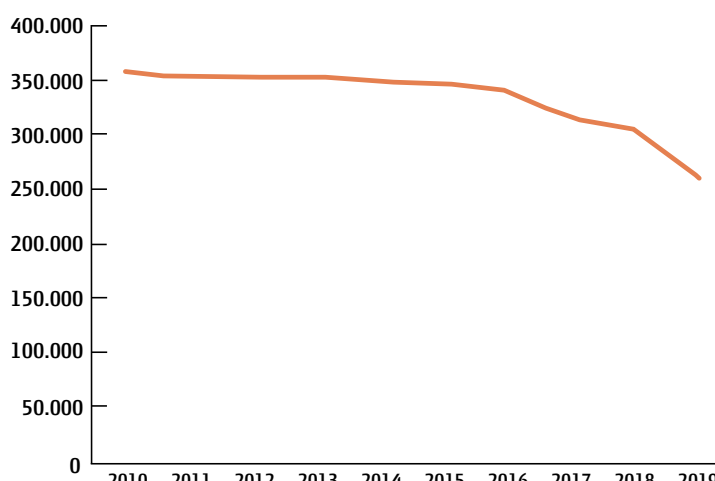
Modsat den generelle udvikling beskrevet i ovenfor har regionernes investeringer i den regionale kollektive trafik har fået flere danskere til bruge busser og tog. Lokalbanerne har siden 2007 haft en passagervækst på 25 procent. Det overstiger væksten i de statslige fjern- og regionaltog. Figur 2 viser den negative udvikling i antallet af påstignere i den offentlige bustrafik fra 2010 til 2019. I samme periode er antallet af påstignere i den regionale bustrafik steget med 6,3 procent.

**Figur 1: Påstignere i den regionale togtrafik**



Kilde: Trafikstyrelsen.

**Figur 2: Påstignere i den offentlige bustrafik**



Kilde: Trafikstyrelsen.

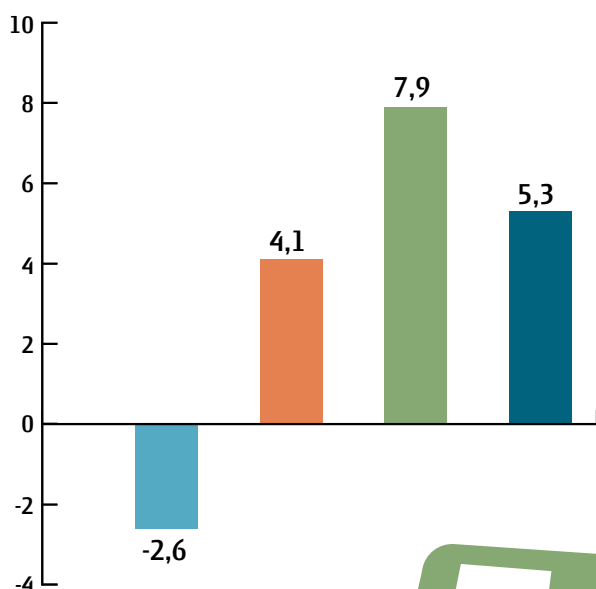
## Det betaler sig at investere i kollektiv transport

Trafikstyrelsens evaluering af de såkaldte buspuljer peger på, at den kollektive transport er blevet forbedret og det har øget passagertilfredsheden. Tiltagene har ydermere bidraget til at fastholde passagerer i den kollektive transport.

**Figur 3: Det er blevet dyrere at køre med kollektiv transport kontra have egen bil**

- Køb af personbiler
- Drift af personlige transportmidler
- Transport med tog og metro
- Personbefordring med bus

Prisindeks – udvikling fra 2015 til 2020.



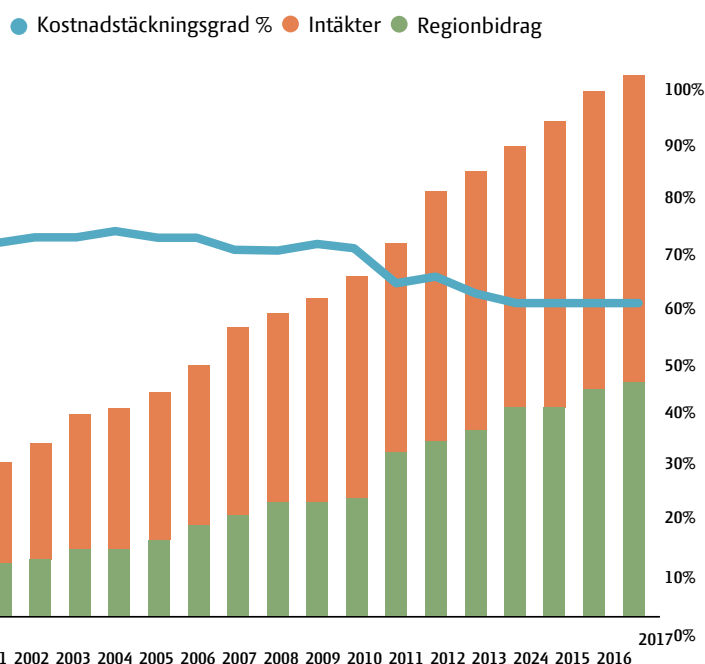
Kilde: Danmarks Statistik, PRIS111.

## Gode resultater i Skåne

Med etableringen af Skånetrafikken i 1999 fulgte en stor satsning på den kollektive transport i regionen. Passagertallet er gået fra 70 mio. rejser i 1999 til 165,4 mio. rejser i 2017.

Passagerudviklingen er ikke kommet af sig selv, men skyldes en satsning ikke mindst økonomisk – se figur 4. Tilskuddet er steget fra 500 millioner kroner pr år til godt 2.000 millioner, altså en firedobling.

**Figur 4 : Gode resultater fra Skåne.**



Kilde: Verksamhetsplan 2018–2021, Skånetrafiken 2018.

### Danske Regioner anbefaler

Danske Regioner anbefaler at den grønne mobilitetsplan indeholder et løft af den kollektive transport, så vi kan styrke antallet af afgange i den regionale tog- og bustrafik. Særligt i lyset af COVID-19 er der behov for statslig medfinansiering af den kollektive transport, hvis vi skal have kunderne tilbage.