

Kollektiv trafik: Gentænk planerne og samarbejdet

I Danmark har kommunerne ansvaret – et medansvar – for den kollektive trafik og mobilitet. De varetager opgaven i samarbejde med regionerne i landets fem trafiksekskaber. Den lokale forankring giver den enkelte kommune god mulighed for at tilrettelægge den kollektive trafik i tæt koordination og overensstemmelse med dens øvrige planlægningsarbejde, strategiske mål og politiske prioriteter.

Spørgsmålet er, om kommunerne udnytter mulighederne godt nok? Umiddelbart tror jeg, at svaret er nej. Blot indenfor den seneste måned har jeg f.eks. hæftet mig ved to udmeldinger fra trafiksekskaber, der næsten kan betegnes som nødråb. Et trafiksekskab tilkendegiver, at kommunerne *"glemmer at tænke den kollektive transport ind i lokal- og kommunalplanerne, hvilket leder til dårlig indretning af infrastrukturen."* Trafiksekskabet afgiver hørings svar på planerne – 31 er det blevet til det seneste år – men ønsker at blive taget med ved bordet på et tidligere stadie. Et andet trafiksekskab tilkendegiver, at det *"i forhold til samfundsmæssige tendenser og kundernes ønsker ikke har mandat eller råderum til at løse de udfordringer, som kollektiv trafik møder i kampen om kunderne med bilen."* På den baggrund opfordres kommunerne til blandt andet at prioritere den kollektive trafik i planlægning af byrum og infrastruktur, samarbejde om bedre stoppesteder, park and ride, knudepunkter og fremkommelighed.

Løse rammer om koordinering...

Jeg tror ikke, der sidder én borgmester, stadsarkitekt eller byplanlægger, der ikke er opmærksom på, at kollektiv trafik og bæredygtig mobilitet er et vigtigt virkemiddel i strategien for en bæredygtig udvikling i kommunen. Klimamæssigt er vejtransporten én af de væsentligste udfordringer for

kommunernes klimaindsats, hvor vejtrafikken udgør op til 30 pct. af CO₂-udledningerne. For de næsten 40 pct. af danske familier uden bilejerskab er den kollektive trafik en garant for social og geografisk sammenhængskraft. Endelig synes god kollektiv trafik i kombination med gang, cyklisme og delemobilitet at være en nødvendig forudsætning for at skabe de fysiske rammer om godt liv mellem husene, der ikke domineres af biltrafik. Ikke kun i byerne, men også i by- og landskabsrum i landdistrikter og yderområder.

På papiret er der sat visse rammer, der skal skabe koordinering. Trafiksekskabsloven fra 2006 forpligter trafiksekskaberne til mindst hvert 4. år at udarbejde en trafikplan – flere steder omdøbt til mobilitetsplan – og planloven forpligter kommunerne til, at *"Kommuneplanen ledsages af en redegørelse for planens forudsætninger, herunder om kommuneplanens sammenhæng med den statslige trafikplan og trafiksekskabernes trafikplan for offentlig service"*. Det forekommer indlysende, at dette formelle, ikke særligt forpligtende og overvejende trafikale fokus udgør for løse rammer i forhold til den kompleksitet, som den kommunale planlægningsproces udgør for slet ikke at tale om arbejdet med klimahandlingsplaner, som kommunerne skal udarbejde og implementere i de kommende år.

DEBAT



Af Lasse Repsholt,
formand,
Kollektiv Trafik
Forum

... skal suppleres med data og vidensdeling

Det første skridt er at tilvejebringe mere data og viden, der supplerer det trafikale fokus med et bredere byudviklingspotentiale. F.eks. hvordan er borgernes transportmønstre og vaner i den enkelte kommune? Hvordan indrettes den kollektive trafik i kombination med f.eks. delemobilitet, flextrafik m.m. som en reel og attraktiv mulighed i mindre byer og landområder? Hvordan kan områder udvikles med mobilitetsknudepunkter i kombination med andre faciliteter og funktioner? Hvilke muligheder giver elbussen i kombination med emissionsfrie miljøer i byerne? Hvilke virkemidler, muligheder og effekter er der i et målrettet arbejde mod bilfri byer og/eller bilfri zoner? Hvordan virker stationsnærhed, og kan princippet anvendes andre steder end i Hovedstadsområdet? Der er mange projekter af høj kvalitet, men de savner udbredelse og skala, hvis det skal virke.

Det andet skridt er at tilvejebringe data for den kollektive trafiks bidrag til kommunernes klimamål. En ting er dokumenterbare reduktioner ved omstillingen af busser og tog til fossil- og emissionsfri drivmidler, men hvad er potentialet for CO₂-reduktioner ved passagervækst og overflytning fra biltrafik til bæredygtige transportformer i den enkelte kommune?

Hvordan arbejder man målrettet med passagervækst og overflytning af passagerer fra bil til kollektiv trafik som vej til en reel og dokumenteret reduktion af CO₂?

Som nævnt er der et stort potentiale i krydsfeltet mellem kommunal planlægning af byen, udviklingen, arealerne og vejene samt klimahandlingsplanerne på den ene side og planlægningen af kollektiv trafik og mobilitet på den anden side.

Et stærkt kommunalt svar på klimaudfordringen samt en styrket mobilitet som forudsætning for et geografisk og socialt sammenhængende land fordrer, at vi udnytter dette potentiale bedre.



Hvilke kan være de næste skridt for at høste potentialerne?

- ✓ **Lad trafikselskaberne deltage centralt og tidligt i den kommunale planlægningsproces** og skift fokus fra det statiske og stillestående og se i den proces på, hvordan borgerne kan transportere og bevæge sig til fods, på cykel og i den kollektive trafik, og hvordan den fysiske indretning understøtter dette.
- ✓ **Fokusér på potentialerne for passagervækst og overflytning fra bil til bæredygtige transportformer** i udvalgte områder og korridorer. Det er ligetil. Der skal ske en ændring af den måde, vi transporter os på, og der skal sættes mål for passagervækst samt midler og prioriteringer til at nå målene. Brug transportvanedata, rejsekortdata og observationer, der fortæller, hvor og hvordan borgerne transporterer sig til såvel pendling som fritidsformål.
- ✓ **Sæt faktiske og dokumenterbare mål for CO₂-reduktioner** ved overflytning fra bil til bæredygtige transportformer.
- ✓ **Kig dybt og bredt i værktøjskassen.** Mobilitetshåndbogen, En håndbog til hjælp ved formulering og implementering af mobilitetsprojekter fra Midttrafik er et eksempel på et godt overblik over mulighederne med det fysiske miljø, transportløsninger, samarbejde og kommunikation.