

Fremtidens transport: Danmark rundt med samkørsel, BRT og MaaS

Af: Mikael Hansen



Knudepunkt med den nye markering (Foto:Nordjyllands Trafikselskab)

Eksempler fra hele landet viser, at der er gang i udbuddet af nye mobilitetsformer i persontrafikken, men det kræver nye måder at tænke på for at få kunder i butikken.

På konferencen Fremtidens Transport den 27. januar 2020 havde ét af de tre seminarer overskriften "Danmarkskortet". Bag denne overskrift gemte sig fire eksempler på tiltag og idéer til at styrke den professionelle persontransport – kollektiv trafik med mere – til gavn for klimaet.

Samkørsel med NaboGo

Et stigende antal biler og en faldende belægningsgrad i bilerne er udgangspunktet for samkørselskonceptet NaboGo. Ligesom mange andre har NaboGo udgangspunkt i en samkørselsapp, hvor liftudbydere og lifttager kan komme i kontakt med hinanden. Medindehaver af NaboGo Kasper Dam Mikkelsen præsenterede konceptet på konferencen Fremtidens Transport.

-Vi lægger meget vægt på at samkørsel skal integreres med kollektiv trafik, derfor er kommunen den naturlige kunde og samarbejdspartner for os, fortalte Kasper Dam Mikkelsen og fortsatte:

-Vi arbejder også med stoppesteder, og vores app indeholder også informationer om kollektiv trafik i området.

Han beskrev to forsøgsområder i Vejle Kommune: forstaden Bredballe og landsbyen Smidstrup mellem Vejle og Fredericia. I begge tilfælde var potentialet for samkørsel blev dokumenteret.

NaboGo har netop indledt et samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab og med en række kommuner på Sjælland samt hospitaler i Region Hovedstaden – et samarbejde, som også involverer Movia.

Synet på brugeren

Antropologen Louise Vang Jensen fra konsulentfirmaet "Is It A Bird" præsenterede nogle overvejelser om menneskers adfærd som bl.a. trafikanter og passagerer, hvor udgangspunktet var den konkrete adfærd mere end meninger. Hendes erfaringer var, at det ikke var nok at spørge kunderne/brugerne om deres meninger – om for eksemplet kollektiv trafik -, man skulle et lag dybere til de elementer i livsstilen som var afgørende for adfærden.

En vigtig konklusion var, at "mennesker på farten ønsker forudsigelighed og kontrol". Virsigheden "Is It A Bird" har blandt andet løst opgaver for DOT om at guide passagerer til de bedste billettyper og for DSB om udvikling af komfort.

Louise Vang Jensens indlæg gav ikke håndfaste konklusioner, men et fingerpeg om begrænsningerne i rationelle redskaber som eksempelvis kundetilfredshedsmålinger.

Maas i Nordjylland

Projektleder Mette Olesen, Nordjyllands Trafikselskab (NT) gav en status for udrulningen af PlusTur og det nordjyske hovednet i den vestlige del af Region Nordjylland. NT udviklede Plustur, som nu er ved at blive udrullet over hele landet. De nyeste skud på stammen i det nordjyske er de formaliserede knudepunkter, som er der hvor Plusturene begynder og ender. NT har fået godkendt et nyt symbol – et nyt vejskilt – for et knudepunkt, som nu er taget i brug i den vestlige del af Region Nordjylland. NT, Region Nordjylland og fire kommuner i den vestlige del af Region Nordjylland har for nylig lanceret Det nordjyske Hovednet, som især styrker de kollektive trafikforbindelser i øst-vestaksen.

-Princippet er, at hovednettet skal ligge fast i mange år fremover, så det er noget, passagerer og borgere kan regne med, fortalte Mette Olesen og fortsatte:

-Et vigtigt formål er at styrke bosætningen, så Hovednettet, som består af busruter, skal i princippet ligge lige så fast som en jernbane. Det handler om troværdighed.

BRT på Helsingørmotorvejen

Eskil Thuesen, direktør for Ressourcer og Drift i Movia, præsenterede et idéoplæg for en BRT-rute på Helsingørmotorvejen. Baggrund for planen er behovet for at gøre noget drastisk for at flytte trafikanter fra bilen til kollektiv trafik.

Eskil Thuesen sagde:

-Først skal den kollektive trafik gøres fossilfri, vi har en plan i Movia, vil følge den og den vil skabe fossilfri kollektiv trafik inden 2030. Danskerne kan til gengæld ikke nå at købe/sælge elbiler nok i de kommende år til at opfylde regeringens klimaambitioner på transportområdet, det viser Ingeniørforeningens beregninger. Så må vi gøre noget andet. Vi må flytte trafikanter fra biler til kollektiv trafik. Ét forslag er at omdanne det ene spor til busbane i hver retning på Helsingørmotorvejen og sætte en højfrekvent buslinje ind på strækningen Nørreport-Kokkedal. Vi kan bruge kapaciteten i bilsporet bedre end bilen med en BRT-bus med en kapacitet på 3500 personer i timen i hver retning mod biltrafikkens 2200 personer.

Et spørgsmål fra salen gik på, om en sådan ændring ville være social acceptabel. Eskil Thuesen svarede, at en sådan ændring givetvis ville skabe store protester, men han fastholdt, at det var indgreb i den størrelsesorden, der skulle til for at få den ønskede klimaeffekt.

Læs også:

[Mange høster de lavthængende frugter](#)

[Klimaregnemaskinen skal trimmes](#)

[Infrastrukturdebat er blevet grønnere over 10 år](#)

[Politisk paneldebat skræbde bunden](#)

[Transportpolitiske meldinger manglede en fællesnævner](#)