

Ekspertgruppen

Dato 26. september 2017
J. nr. 2017-5115

Workshop

21. september 2017

Opsamling af hovedpointer fra parallelsessionerne A, B og C

Parallelsession A: ”Kampen om Pladsen”

Eksterne deltagere: Klaus Bondam, Maria Wass-Danielsen, Søren Stigel Saugstrup, Torben Lund Kudsk, Bahar Namaki Araghi, Jeppe Rich, Niels Bjørn og Svend Tøfting

Ekspertgruppen: Katinka Hauxner og Søren Riis

Del I – Effekterne af nye teknologier og forretningsmodeller

- Autonom kørsel er ikke løsningen på trængselsproblematikken, fordi kapacitetsgevinster reduceres markant, hvis der blot er få ikke autonome biler på vejnettet.
- Der er stor usikkerhed om menneskers adfærd ved brugen af selvkørende biler.
- Effekter af selvkørende biler vil være meget forskellige afhængigt af geografien. Effekterne vil først vise sig i de store korridorer, mens de store byer først vil mærke effekterne senere.
- Hvis selvkørende biler skal blive en succes, skal byen være indrettet til dem.
- I den tætte by forudsætter frigivelse af plads en væsentlig udvidelse af brugen af delebiler.
- Ny trafikalt betjening af forstaden med minibusser vil kræve hubs, som kan blive det nye sted for placering af detailhandel.
- Der er stor sandsynlighed for, at fremtidens transporttilbud bliver udbudt af store internationale virksomheder, som derfor de facto kommer til at overtage væsentlige dele af transportpolitikken.
- Uanset hvor langt vi kommer med MaaS, vil pålidelighed med hensyn til tid blive et meget stort tema. Hvis ikke pålidelighed ikke kan tilvejebringes, bliver det ikke særligt udbredt.
- Tilgængelighed og troværdighed bliver de afgørende parametre for, om de nye trafikale løsninger kommer til at fungere. Der jo potentielt mere end 10 biler at vælge mellem inden for 100 m.
- Det bør nøje overvejes, om det skal være gratis at tilkalde sin selvkørende bil, som er parkeret uden for byen.

- Effekterne og analyserne bør skelne mellem geografier (transportmarkeder).
- Selvkørende biler kommer først på motorvejen.
- Selvkørende biler kan betyde behov for at gentænke plads i de store byer, men det forudsætter, at delekonceptet vil vinde frem – også fokus på planlægning, trafikledelse og kompakthed.
- Hvad er det for en mobilitet, vi gerne vil se? Og hvilken vil blive efterspurgt?

Del II – anbefalinger til de kommende års transportpolitik

Vejtrafikken

- Behov for politik om parkering ved hubs i den kollektive trafik.
- Der er for mange vejreferencer. Det bør være staten, som sætter scenen og styrer det.
- Delekoncepter virker formentlig på de lange strækninger, hvor der kan være et økonomisk incitament i dag, men på de korte strækninger er transaktionsomkostningerne høje ift. muligheden for (kun at få) omkostningsdækning.
- Behov for nationalt data warehouse og fælles data-standard.
- Flere statslige investeringer i data i stedet for flere penge til anlæg af veje.
- Der skal også afsættes midler i alle projekter til en digitaliseringsfond.
- Få lukket de nye aktører ind på en civiliseret måde.

Kobling mellem forstæder og by

- Introducer nogle andre afgifter.
- Brug økonomiske incitamenter f.eks. puljemidler til at understøtte Maas-løsninger.
- Sats på at løse lastmile transport i byer med f.eks. bycykler.
- Fokus på at udforme de steder, hvor der kommer hubs.
- Designregler for hubs kunne komme ind i stationsnærhedsprincippet.

Tæt by

- Facilitering af nye slags (virtuelle og fysiske) stoppesteder, som kan understøtte deleøkonomien.
- Parkering i byen er det vigtigste værktøj. Parkeringspenge bør kunne vandre på tværs af kommunegrænser. Giv rammer for restriktiv parkeringspolitik. Kommunalt og statsligt samarbejde om parkeringspladser uden for byerne.
- Nationale og kommunale trafikplaner.
- Udbygning af dynamiske trafikledelsessystemer er afgørende for at skabe bedre trafikafvikling. Lige nu sker udviklingen i siloer.

- Behov for storbykommission for de 5 største byer.
- Bliv ved med at holde fokus på mass transit.

Side 3/5

Parallelsession B: ”Mobilitet for alle”

Eksterne deltagere: Jürgen Müller, Per Homann Jespersen, Gunnar Johansson, Lasse Repsholt, Kåre Albrechtsen, Jesper Overgaard, Henrik Sylvan og Steffen Rasmussen

Ekspertgruppen: Anette Enemark og Mogens Fosgerau

Del I – Effekterne af nye teknologier og forretningsmodeller

- Effekterne fra de nye teknologier er meget forskellige i henholdsvis byerne, mellem byerne, på landet og i København.
- Er der behov for en sammentænkning af planlægningen af trafikken i byerne og i ydreområdet? Måske, men det er to forskellige politikker, der skal i spil i byerne og ydreområderne.
- Befolkningsstæthed spiller en rolle for forretningsmodellen.
- Der er nye muligheder for at drive erhverv indenfor persontrafik – men hvem skal drive det? Det private eller det offentlige?
- Der kommer muligvis ikke mobilitet for alle i en konkurrencesituation på markedet. Er det et problem for udkantsdanmark? Ja, men det er muligt, at selvkørende busser på sigt kan klare behovet i ydreområderne.
- Det er ikke klart, om selvkørende biler er komplementer eller substitutter til den kollektive transport.
- Ny teknologi vil mindske transportsystemets ineffektivitet og gøre det billigere.
- Selvkørende busser i eget tracé er en mulighed.
- Det er et politisk valg, om der skal være plads til busser, cykler eller selvkørende biler.
- Togene vil fortsat have en fordel på lange stræk på grund af hastigheden.
- Hvis roadpricing er nødvendig for at flytte folk fra vejene til togene, så er togene ikke attraktive nok i sig selv.
- Først når majoriteten af bilparken er selvkørende, vil man opnå de fulde effekter i form af forbedret klima, højere sikkerhed og mindre trængsel.
- Fremtiden kommer af sig selv – det gør fremdriften ikke.

Del II – anbefalinger til de kommende års transportpolitik

- Skab rammerne for at lave forsøg og gør regelsættene mere smidige.

- Lige nu er der for mange barrierer, hvis man ønsker at lave forsøg. Blandt andet i form af parkeringsregler og databehandlingsregler.
- Desuden er der risiko for overlap af forsøg, hvorfor der er behov for ét samlet sted, hvor forsøg godkendes. ("Permanent bølgebryderordning").
- Skab et offentligt digitalt kontrollårn, som skal stå for datahåndtering og forskning i de nye teknologier.
 - Træf beslutninger om standarder for den digitale infrastruktur.
 - Skab eksempelvis en fælles portal for data fra de forskellige operatører af delebiler.
- Brug roadpricing til at mindske trængsel og sikre livet i byerne.
- Der er mulighed for at gøre lovene mere smidige og fremtidsrettet. F.eks. Lov om trafikselskaber, Lov om buskørsel, Taxiloven og kommuneligheden.

Parallelsession C: "Nye forretningsmodeller for gods- og varetransport"

Eksterne deltagere: Martin C. Hansen, Niels Ralund, Michael Svane, Jørn-Henrik Carstens, Michael Henriques og Søren Have

Ekspertgruppen: Niels Buus Kristensen og Otto Anker Nielsen

Del I – Effekterne af nye teknologier og forretningsmodeller

- Hvordan sikres adgang til data med henblik på at undgå monopolisering af data?
- Individualisering af distribution – kunder stiller hver især krav til distributionen → øger behovet for fleksibilitet
- Samarbejde mellem distributører er vejen frem i relation til last mile → Fælles pakkebokse er et skridt på vejen
- Lange, store full load transporter og last mile distribution er meget forskellige markeder
- Speditører vil på den korte bane få de største udfordringer, hvis man ikke tænker nyt, da der er en stor grad af manglende udnyttelse af kapaciteten (lastbilskapaciteten).
- Platooning og effekten af denne afhænger af muligheden for at lave eksempelvis "hubs", hvor lastbilerne kan koble sig på hinanden til en koordineret kørsel
- Platooning er en overgangsteknologi på vejen til selvkørende lastbiler
- Det er tvivlsomt, om platooning giver miljøgevinster, da lastbiler allerede i dag kører tæt
- Øgede mængder gods betyder ikke nødvendigvis mere trafik/trængsel, da man blot vil udnytte den eksisterende distributionskapacitet bedre
- Nye platforme giver mulighed for bedre udnyttelse af eksisterende bilpark, eksempel herpå er virksomheden Mover

- Hvordan sikres tilstrækkelig arbejdskraft til godserhvervet, og hvilket betydning får platooning/selvkørende lastbiler for evnen til at tiltrække den arbejdskraft, der trods alt er brug for?
- Vognmænd og chauffører udfordres → hvilken rolle skal de spille fremadrettet?
- Maas i relation til varetransport og ikke kun persontransport

Del II – anbefalinger til de kommende års transportpolitik

- Det er for tidligt at aflive jernbanen – brugen af kombiterminaler kan sikre, at jernbanen også spiller en rolle i fremtiden
- For jernbanen er last mile aspektet den største hurdle, medmindre kurerpost også bringes via jernbanen (som også skete tidligere)
- Afskrivningsperioderne for jernbanesektoren og returtransporter er en meget stor udfordring → mindre fleksibilitet/omstillingsevne og en sværere business case
- Den teknologiske udvikling giver mulighed for at holde liv i hele landet – et mere decentraliseret samfund → kan udnyttes til at understøtte landområder
- Byløsninger skal sammentænkes med andre politikområder end blot transportpolitikken/mobilitet
- I overvejelserne om ny teknologi skal kampen om pladsen tænkes ind → hvordan skabes der plads til, eller skal der skabes plads til droner og selvkørende robotter?
- Hvad angår platooning, skal reglerne for køre-hviletider revideres.
- Skal politikere være teknologineutrale?
- Det er en udfordring for Danmarks digitale udvikling, at vi er så optagede af at beskytte arbejdspladser - Danmark er en del af ”stall out”-gruppen
- Byerne skal åbne op for opstilling af pakkebokse, og distributørerne skal tvinges til at samarbejde
- Hvem må køre pakker, hvornår?