

Afkobling. Eksempler viser det er muligt!

Johan Nielsen, TetraPlan

I forbindelse med et trafik projekt for Nordisk Ministerråd har TetraPlan set på eksempler på at afkoble trafikvæksten fra den økonomiske vækst og at overflytte transporten til mindre miljøbelastende transportformer. Projektet er publiceret i begyndelsen af 2003 af Nordisk Ministerråd. I forbindelse med projektet er indsamlet en lang række nye eksempler på tiltag, som er iværksat og som har medvirket til at reducere transportbehovet

Indledning

Som bekendt har trafikvæksten hidtil været kraftigere end væksten i økonomien og sætter dermed såvel nationalt som internationalt for alvor fokus på diskussionen om belastningen af infrastrukturen og miljøet.

Formålet med projektet for Nordisk ministerråd var derfor at give eksempler på områder, hvor det var lykkedes at bryde sammenhængen.

Perspektivet er tredelt: En første del vedrører muligheden for at mindske behovet for fysisk transport. En anden del der vedrører mulighederne for at overflytte transporten mellem de forskellige transportformer, med fokus på mulighederne for at overflytte personer og gods fra bil til bane og for gods også til søtransport.

Den tredje del omhandler muligheden for at gennemføre de nuværende transporter mere effektivt gennem en bedre udnyttelse af infrastrukturen og de enkelte transportmidler. Det kan eksempelvis ske gennem en bedre konsolidering af godset, således at kapacitetsudnyttelsen på de enkelte transporter øges. På personsiden kan den tilsvarende effekt opnås ved at udnytte den enkelte personbil bedre f.eks. gennem samkørsel.

Udfordringen

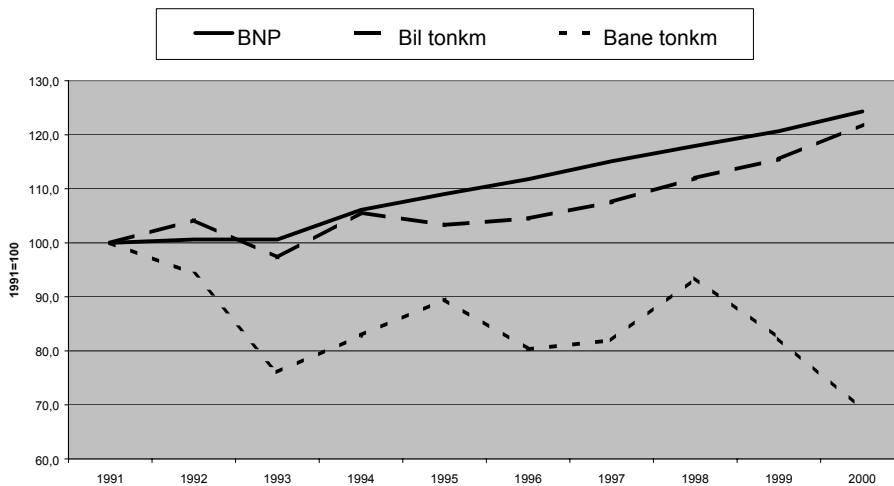
Afkobling

Den historiske udviklingen i transporten er ikke gået i den ønskede retning. Transporten er steget. Det gælder både godstransporten og persontransporten. Der er således ikke sket en markant afkobling mellem transport og økonomisk vækst, jf. figur 1 og 2.

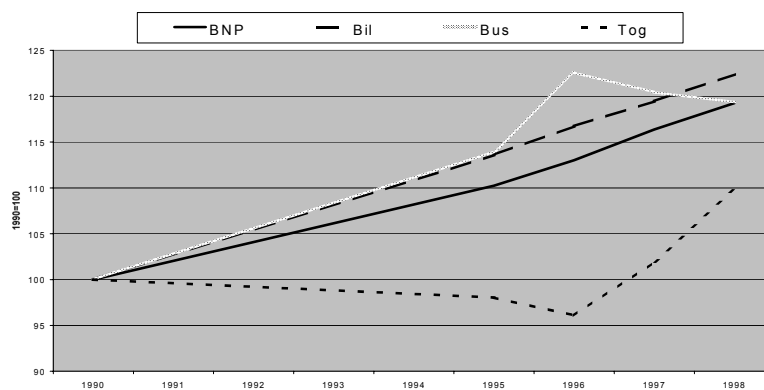
Incitament

Udfordringen på trafikområdet står således skarptegnet. Svaret er at realisere incitament som kan føre udviklingen i den rigtige retning. Erfaringen viser at information og holdningsbearbejdning er vigtige virkemidler til at vække opmærksomhed om problemer, men de virker mest effektivt, hvis de følges op med mere konkrete tiltag til at ændre adfærden.

Figur 1 Godstrafik. Udvikling i BNP (faste priser) og tonkm Indenlandsk transport Danmark



Figur 2 Persontrafik. Udvikling i BNP (faste priser) og personkm Indenlandsk transport Danmark



- *win-win situationer*

Det gælder om at skabe situationer hvor virksomheder og personer foretrækker de løsninger, som samtidig trækker i en mere miljøvenlig retning, dvs. win-win løsninger. Lokaliseringspolitikken, f.eks. stationsnærhedsprincippet, kan bruges til at skabe en win-win situation, hvor det er mest hensigtsmæssigt at bruge kollektiv transport. Gode og sikre cykelruter er udtryk for det samme.

Et andet eksempel er forbedringer af de kollektive trafiksystemer og af godstogsløsninger som medfører, at disse transportformer kan konkurrere pris- og tidsmæssigt med individuel vejtransport. Anlæg af jernbane til Københavns, Oslos og Stockholms lufthavne er eksempler herpå. Bygning af Storebæltsbroen i Danmark er et andet eksempel på, at togtrafik og biltrafik har erstattet en stor del af flytrafikken. X2000 togene i Sverige har øget rejsehastigheden med tog mellem Sydsverige og Stockholm, og har også overflyttet mange passagerer fra fly til tog.

Arctic Rail kombiløsningen (godstog kombineret med lastbiler i de to ender) har øget hastigheden i godstrafikken med tog mellem Nord- og Sydnorge, bl.a. ved at bruge jernbanestrækninger både i Sverige og i Norge. Andre eksempler er kombiløsninger mellem Jylland og Sjælland i Danmark og IKEAs togkoncept. Løsningerne er blevet konkurrencedygtige som følge af en kombination af administrative og fysiske ændringer.

Også energieffektive køretøjer og mere effektiv kapacitetsudnyttelse af de eksisterende transportere, som ikke er omfattet af dette projekt, er vigtige og oplagte indsatsområder, hvor miljø og økonomi går hånd i hånd, og hvor bl.a. EU's krav til nye køretøjer medvirker til en positiv udvikling.

- *prisincitamenter*

Det er imidlertid ikke altid muligt at skabe ægte win-win situationer. I nogle tilfælde kan en miljøvenlig adfærd fremmes ved via økonomiske tiltag at sikre at den enkelte har en interesse i den miljøvenlige adfærd. Afgifter på biltrafik i London centrum, lastbilafgifter i Schweiz, men også parkeringsafgifter og tilskud til taksterne i kollektivtrafikken er eksempler på sådanne tiltag.

Mens godstransporten må antages at være ganske følsom overfor økonomiske incitamenter, kan det ikke altid forventes at forbrugerne er prisbevidste i samme grad. Mange undersøgelser viser desuden, at forbrugernes viden om omkostningen ved at køre i bil er ringe. Desuden tyder praksis på, at betalingsvilligheden for komfort kan være ganske høj. F.eks. må den ringe udbredelse af delebiler og samkørselsordninger tages som udtryk for at komforten ved rådighed over bil sættes højt.

- *liberaliseringer*

Der er en række eksempler på at liberaliseringer på transportområdet har haft en gavnlig effekt for de miljøvenlige transportformer og mulighederne herfor er endnu ikke udtømte. Liberaliseringer kan have flere forskellige former. Der kan dels være tale om egentlige liberaliseringer, hvor et område overlades til markedet. Et eksempel herpå er lempelse af konsessionskravene ved fjernbuskørsel i Norge. Også på jernbanegodsområdet er sket en stigende liberalisering, som bl.a. er baggrunden for Ikea's internationale godstog, som benytter de såkaldte Freight freeways og for Kombi Shuttle konceptet i Danmark.

Liberaliseringen og internationaliseringen på togområdet har også dannet baggrund for at produktionen af tog nu foregår på en mere international basis.

- *Awareness*

Som nævnt er information og holdningspåvirkning vigtige virkemidler til at skabe awareness men sjældent tilstrækkeligt til markant ændring af adfærden. Det må derfor i forbindelse med mange tiltag overvejes, hvordan adfærdsskift kan gøres mere tillokkende. De såkaldte økonomiske incitamenter - som af brugerne ofte opfattes som pisk - er nævnt ovenfor. Indenfor parkering er der stor tradition for at bruge incitamenter: Fordelagtigt placerede parkeringspladser for samkørende, tidsrestriktioner på attraktivt beliggende parkeringspladser for pendlerparkering, park and ride kombineret med parkeringsrestriktioner i centrum og hurtige evt. gratis kollektiv trafik.

Mulighederne for afkobling

- *Kombination af tiltag nødvendig*

Den vigtigste lære af eksemplerne er, at enkelte afgrænsede tiltag for det meste kun hjælper lidt. Erfaringerne fra Gøteborg, Lund og London viser, at det er hensigtsmæssigt at kombinere tiltag både af hensyn til at sikre opbakning bag indsatsen og for at sikre den største effekt.

I Gøteborg og Lund har de lokale myndigheder oprettet kontorer til at sikre et mere miljøvenligt trafiksystem. I Gøteborg er vægten lagt på at tage udgangspunkt i borgernes behov. I det foreløbige oplæg er stillet et mål om 5% reduktion i antal ture og 10% reduktion i antal bilture. I Lund har aktiviteterne bl.a. bestået i oprettelse af et mobilitetskontor, bedre cykelveje og forbedrede skoleveje. Det er vurderet at aktiviteterne hidtil har reduceret biltrafikken med 1%.

- *Lokalisering, det ideelle virkemiddel, men kræver styring*

En transportmæssig god lokalisering af erhverv og boliger kan mindske transportafstandene og fremme et skift mod miljøvenlige transportformer. Undersøgelser fra København viser, at brug af gang og cykel øges, hvis kontorarbejdspladser ligger i centrum. Desuden fremmer en stationsnær placering af arbejdspladser brug af kollektiv trafik, f.eks. bruger 57% af de ansatte på en ny arbejdsplads lokaliseret tæt på en station i Ørestad i København tog mellem bolig og arbejde.

- *Telearbejde - mere fleksibilitet og mindre trafik*

Stadig flere virksomheder giver de ansatte mulighed for telearbejde. Baggrunden er ofte de ansattes ønske om fleksibilitet i arbejdet samtidig med at det eventuelt kan spare kontorplads i virksomheden. Fra Finland og Sverige er der eksempler på, at der er oprettet et kontor til telearbejde i lokalområdet og på mulighed for mobilt telearbejde. Undersøgelser tyder på, at telearbejde vil mindske pendlingen, især med bil. Men der er også en tendens til at telearbejdet bruges til at flytte mødetiden for at undgå trængsel, hvilket medfører en bedre udnyttelse af infrastrukturen. Derudover kan telearbejde medvirke til at de ansatte flytter længere væk fra virksomheden.

- *Økonomiske virkemidler - effektive, men ofte kontroversielle*

Indførelse af afgift for at køre i centrum af London, indførelse af lastbilafgifter i Schweiz og parkeringsafgifter illustrerer at de økonomiske virkemidler overfor vejtrafikken er effektive og ofte mere effektive end administrative tiltag. Det var på forhånd anslået at afgiften på 60 DKK i London vil mindske trafikken 10-15% i et centrale London og trængslen med 20-30%.

Men det kan være vanskeligt at få politisk opbakning til økonomiske virkemidler. I mange tilfælde hvor der er indført afgifter har det været forbundet med at provenuet går til trafiksektoren. I London er trængslen værre end i de fleste andre byer og pengene går til at forbedre den kollektive trafik. Også i Oslo er erfaringen at støtten til at indføre afgifter er størst hvis pengene føres til trafiksektoren. I Schweiz blev lastbilafgiften indført i forbindelse med øgede miljøproblemer fra transitgodstrafik i Alperne og i forbindelse med at den tilladte størrelse af lastbiler blev hævet. Andre eksempler bl.a. opgivelsen af Dennis parketet i Stockholm og diskussionen om den tyske Maut viser, at indførelse af afgifter er meget politisk følsom.

- *Prioritet for særlige typer trafik – kampen om gaderummet*

Endelig er prioritet for nogle trafikformer også et virkemiddel til at påvirke de enkelte trafikmidlers indbyrdes konkurrence: busbaner, cykelstier, fortove, vejbaner til biler med flere passagerer, parkeringspladser forbeholdt særlige grupper osv. Udbygning af busbaner er forsøgt i mange byer, erfaringerne viser imidlertid at kampen om pladsen på vejene er stærk, så det er vanskeligt at skabe busbaner som dækker hele busruter. Der er dog i nogle byer udenfor Norden eksempler herpå. Desuden skal nævnes, at man i nogle byer har omdannet den centrale del af centrum til fodgængerzone.

I Finland har man i byen Oulu ikke anlagt cykelstier og fortove langs de almindelige veje, men i stedet udbygget stisystemet for cykling og gang i rolige områder, bl.a. gennem parker. Her har man således ikke fået problemet med kampen om gaderummet. Til gengæld har man ofret ret store beløb på at lave tunneler og broer speciel for de lette trafikanter, hvilket har været forholdsvis dyrt.

Citylogistik er et eksempel på at der bliver givet prioritet for miljøvenlig godstrafik. I København er gennemført en ordning som stiller krav til kapacitetsudnyttelse og om brug af miljøvenlige lastbiler. Formålet er at mindske trafikbelastningen og forbedre luftkvaliteten.

- *Udbygning af kollektiv trafik – dyrt og godt*

Investeringer i den kollektive trafik er et godt virkemiddel til at gøre den kollektive trafik konkurrencedygtig. Lufthavnsbanerne i København, Oslo og Stockholm er eksempler på jernbaneudbygninger, som har øget passagertallet. Storebæltsbroen i Danmark er et andet eksempel

på, at udbygning af infrastrukturen flytter fra fly til tog (og bil). Udbygningen af tog- og metroinfrastruktur er imidlertid meget omkostningstung, og kan kun sjældent privatfinansieres.

Der er også nogle gange opnået gode resultater ved at omlægge den kollektive trafik. I Finland har man således gode resultater med efterspørgselsstyret kollektiv trafik (DRT - Demand Responsive Transport).

- *e-handel, et problem eller en løsning?*

E-handel både mellem virksomheder og forbrugere (B2C) og mellem virksomhed og virksomhed (B2B) vinder frem. For B2C vil e-handel i nogle tilfælde, nemlig hvor servicen kan leveres gennem nettet (software, bankforretninger, salg af billetter) mindske transporten. I andre tilfælde er effekten vanskeligere at vurdere. For fjerne leverandører er det afgørende i hvilken udstrækning det eksisterende leverandørnet bliver brugt (f.eks. posten) og for nære leverandører er det afgørende, om leverandøren kan opbygge et tilstrækkeligt stort antal kunder til, at der kan opbygges et effektivt net. Endelig er det afgørende, om kunden pga. e-handlen indskrænker sin transport eller bruger tiden til andre turformål.

For B2B fremmer e-handel køb af varer fra et stort geografisk område og fremmer tidspresset i logistikkæden. Det tenderer mod øgede transporter.

- *Parkering*

Park and ride/kiss and ride er meget anvendt. I København udgør kombinationen bil/tog eller cykel/tog 6% af det samlede antal ture. Der er ved at blive indrettet nye park/ride og kiss/ride pladser i København placeret i tilknytning til motorveje og stationer. Der er imidlertid en tendens til at de nye park and ride pladser ikke er så benyttede.

I Cambridge i England er park and ride pladser kombineret med gratis busser til centrum. Samtidig er bymidten lukket for biltrafik. Her bruges park and ride busserne af 1,2 mill personer om året og antallet er stigende. Cambridge eksemplet understøtter tesen om, at flere virkemidler skal anvende samtidigt for at få en stor effekt. Parkeringsafgifter kan også mindske biltrafikken. Erfaringer fra København viser, at biltrafikken til og fra city faldt 10% ved indførelse af parkeringsafgifter og der kom flere indkøbsture i forhold til pendlingsture.

En anden type parkeringsregulering er maksimumsparkeringsnormer, som bl.a. anvendes i Ørestad i København og i nogle byer i Skotland. I Ørestad er normerne som bekendt kombineret med et effektivt kollektivt trafiksystem, metroen.

- *Administrative tiltag – kan også være effektive, men kræver mod*

De administrative tiltag der kan sættes i værk for at mindske trafikken kan også være effektive. Men de kan kræve mod, da de ofte forudsætter planer, som påvirker trafikforholdene for mange, og ikke nødvendigvis kun i positiv retning for alle. Eksempler er samlede mobilitetsplaner i kommuner, nationale handlingsplaner f.eks. for cyklende og gående, som følges op med lokale tiltag, rejseplaner for kommuner og i virksomheder, delebilsordninger mv. Det er alle tiltag, som kan ændre trafikmønstrene i den rigtige retning. Men da de ofte vil fremme mobiliteten for nogle grupper, enten uden at gøre noget for andre grupper eller direkte ved at lægge nogle restriktioner for andre trafikformer, kræver de hyppigt, at myndigheder og politikere har mod til at stå ved behovet for at sikre en mere bæredygtig trafikal udvikling.

- *International godstransport på tog – behov for revitalisering*

Ifølge EU er gennemsnitshastigheden for international godstransport med tog i EU 18 km i timen. Det skyldes en kombination af mange faktorer: bl.a. at der anvendes forskellige køre- og signalsystemer og at en stor del af tognettet er overbelastet. International togtransport har derfor generelt svært ved at konkurrere med lastbiler, men koordinering mellem landene og liberaliseringer er ved at afhjælpe nogle af problemerne. Der er således allerede nu hurtige godstog på Freight Freeways strækninger. Et af EU's store indsatsområder er da også revitalisering af jernbanen.

Der er ovenfor givet flere eksempler på, at international togtrafik kan gøres konkurrencedygtig: Arctic Rail fra Nordnorge til Oslo via Sverige har en gennemsnitshastighed på 74 km/t og IKEA har skabt et togkoncept for internationale fragter som er konkurrencedygtig med lastbiler.

- *Kombitransport – en forudsætning for brug af jernbanen*

Effektivisering af kombitransport ved forbedrede losse og laste foranstaltninger er en anden måde at effektivisere jernbanen på. Erfaringer fra Danmark (kombi shuttle og transport af øl) viser at forbedrede terminalforhold, evt. kombineret med særlige industrispor og udnyttelse af timerne om natten kan gøre togtransport konkurrencedygtig - også på kortere strækninger. Fra Sverige kan nævnes et eksempel på kombitransport mellem tog og skib - Kombiterminal Insjön.

- *Transporthandlingsplaner – virksomhederne gøres ansvarlig*

Transporthandlingsplaner skal også nævnes som en måde at gøre transporten mere miljøvenlig. Formålet med transporthandlingsplaner for virksomheder er først og fremmest at synliggøre transporten i den enkelte virksomhed og dermed danne grundlag for en mere effektiv transport. Transporthandlingsplaner for virksomheder kan omfatte transport af varer til og fra virksomheden, intern transport i virksomheden, tjenestekørsel og de ansattes pendling til virksomheden. Miljøbelastningen fra transporten kan indgå i virksomhedens grønne regnskaber.

Transporthandlingsplanerne i forhold til gods kan handle om at optimalisere køreplanlægningen, at øge kapacitetsudnyttelsen, at øge energiudnyttelsen mv. En del af tiltagene vil mindske kørselsomfanget, mens andre mere er rettet mod miljøeffekten af kørslen. Transporthandlingsplaner i forhold til pendling kan handle om at understøtte samkørsel, sikre gode kollektive trafikforbindelser til virksomheden og sikre cykelveje mv.

Økonomi

Det er afgørende ved valg af indsatser at vælge de mest omkostningseffektive løsninger. Det kan imidlertid være meget vanskeligt at sige, hvilke tiltag der er mest effektive uden at foretage en større analyse af alle effekter. En simpel analyse af antal overflyttede personer pr mill. investeret krone i kollektiv trafik siger f.eks. ikke noget om trængselseffekter, ulykker eller miljømæssige effekter eller om øgede driftsindtægter i kollektivtrafikken.

Hvis der skal foretages en vurdering af de enkelte tiltags omkostningseffektivitet må det først besluttes, hvilket omkostningsbegreb, der er relevant. Er det investeringsomfanget/driftsudgifterne? Er det belastnings af den offentlige økonomi eller er det projektets samfundsøkonomi? Hvert af omkostningsbegreberne kan pege på forskellige projekter som det mest effektive.

Der er meget forskellig økonomisk basis for de opstillede eksempler, nogle af dem fungerer helt på privatøkonomisk basis, nogle er overskudsgivende for de offentlige myndigheder, andre kræver administrative tiltag, eventuelt kombineret med mindre økonomiske investeringer og atter andre kræver store offentlige infrastrukturinvesteringer.

Det bør sikres, at det ikke er den økonomiske basis for projekterne, der er afgørende for om de gennemføres, så mindre administrative tiltag som mobility management tiltag, ikke realiseres, mens mere præstige betonede, men omkostningsfulde, infrastrukturinvesteringer gennemføres. En måde at medvirke til at gøre flere projekter attraktive er at åbne mere for public private partnerskab som f.eks. nogle af kombigodsprojekterne er udtryk for.

Nogle af løsningerne i de opstillede eksempler fungerer som nævnt på privatøkonomisk basis, og miljø og økonomi må derfor antages at gå hånd i hånd, selvom de eventuelt kræver investeringer af de involverede. Det gælder kombiløsningerne for gods, virksomheders tiltag for telearbejde og e-handel.

Også delebilsordningerne fungerer på privatøkonomiske betingelser. Det er normalt vanskeligt for de privatøkonomiske ordninger at få oplysninger om investeringer og driftsomkostninger.

Andre ordninger er direkte overskudsgivende for de offentlige myndigheder. Det er især forskellige former for kørselsafgifter og parkeringsafgifter. Her er de samfundsøkonomiske effekter afgørende for tiltagenes hensigtsmæssighed. Det offentlige har i nogle tilfælde forpligtet sig til at anvende provenuet fra vejafgifterne indenfor transportsektoren.

Driftsomkostningerne ved lastbilafgiften i Schweiz forventes at være omkring 4-6% af indtægten. I Tyskland forventes udgiften til investering, opkrævning og kontrol af det planlagte afgiftssystem for lastbiler på motorveje at være omkring 18% af indtægten i de første 12 år, derefter bliver det billigere. I London planlægges, at hele nettoprovenuet fra områdeafgiften går til at forbedre trafikforholdene.

I nogle tilfælde er der tale om administrative tiltag, evt. kombineret med nogle driftsudgifter og anlægsinvesteringer dækket via de offentlige budget: Lokaliseringstiltag og organisering af samkørsel er eksempler på tiltag, som alene kræver administrative omkostninger ved iværksættelsen. Transport management tiltag, forbedrede vilkår for cyklister, citylogistikordninger mv. er eksempler på ordninger, som dels kræver administrative tiltag og dels kræver visse relativt set mindre investeringer ved implementeringen. F.eks. forventes initiativer til Aktiv TrafikantStöd i Göteborg at beløbe sig til ca. 5 mio Skr om året i 10 år. Det er penge der skal findes i de faste bevillinger i de involverede institutioner, og således ikke ekstra penge, der tilføres udefra. Det kan derfor i mange tilfælde være vanskeligt at sikre bevillingerne. Denne type administrative tiltag kan imidlertid være meget omkostningseffektive i forhold til de offentlige udgifter, f.eks. egentlige vejudbygninger. Men da effekterne kan være vanskelige at vurdere på forhånd og de ikke er så synlige kan de i nogle tilfælde være vanskelige at sikre realiseret.

Endelig er der tiltag som involverer store infrastrukturinvesteringer. Det drejer sig om nye jernbaner, metrolinier og broer. De store infrastrukturprojekter vil medvirke til at flytte de enkelte transportformers indbyrdes konkurrencevilkår. I den forbindelse er de langsigtede strukturelle effekter af de store trafikinvesteringer vigtige at have i mente.

Da store infrastrukturprojekter kræver store investeringer vil der normal gennemføres grundige investeringskalkuler og samfundsøkonomiske analyser af tiltagene, før de gennemføres. Da både anlægsomkostninger og trafikale effekter varierer meget fra sted til sted er det vanskeligt at overføre erfaringerne fra et anlæg til et andet. I nogle tilfælde er anlæggene privatfinansierede eller gennemført som public private partnership. Enkelte af disse er også privatøkonomisk rentable.

Perspektivet – hvad kræves

Intet kommer ud af ingenting - undtagen lommeuld (Storm P). Det gælder ikke mindst i forhold til at sikre afkobling mellem transport og BNP og ønsket om at overflytte persontransport og gods til mindre belastende transportmidler.

- *Succeshistorier*

En forudsætning for at sikre afkoblingen mellem transport og økonomisk vækst er, at der er viden om alternative muligheder og en kapacitet hos myndighederne og trafikudbydere til at udnytte de muligheder der er. Det er derfor vigtigt at succeshistorierne udbredes og bruges til at give inspiration hos de ansvarlige. Det er nødvendigt at sikre midler til denne vidensformidling og opbygge netværk til at implementere spredningen af viden, også fra udenlandske erfaringer.

Der er desuden behov for, at brugerne, både de almindelige brugere og transportkøberne, har dokumentation for, at alternativerne fungerer tilfredsstillende.

- *Forsøgsordninger og spredning af succes historier*

Det er ofte en forudsætning for en effektiv iværksættelse af tiltag, som kan være succesrige, at der er nogle frie økonomiske midler som kan anvendes til at igangsætte processerne. HUR's forsøg med et mobilitetskontor er et eksempel herpå. Det kan være en billig og cost – effektiv måde at skabe et incitament til at starte nogle initiativer og til at sprede erfaringerne bagefter. Det er optimistisk at tro, at tiltagene i stor stil kommer ud af den blå luft.

- *Øget indsats og samarbejde*

Beskrivelsen viser, at der er mange eksempler på en gunstig udvikling, men at det kræver en indsats fra alle de involverede aktører at sikre de transportmæssige fordele. Der er behov for, at de offentlige myndigheder både på nationalt og lokalt niveau går foran og danner partnerskaber med den private sektor og understøtter tiltag for at sikre afkobling og for at ændre fordelingen mellem transportformerne.

Der er også behov for samarbejde mellem aktørerne i forbindelse med mobilitetsplaner for geografiske områder og virksomheder. Der skal dannes forståelse for begrebet og beboere og virksomheder skal se behovet og fordelene ved at deltage.

Der er desuden behov for partnerskab mellem den offentlige og den private sektor i forbindelse med at udvikle og tilpasse jernbanen til en effektiv og konkurrencedygtig godstransport. Der må sikres hensigtsmæssige terminalløsninger, plads på sporene og lettere krydsning af grænserne.

- *Øget relativ kvalitet*

Der er desuden et løbende behov at forbedre kvaliteten i de miljøvenlige transportformer. Det kan dels ske ved effektiviseringer og liberaliseringer, men vil ofte også kræve øgede investeringer, både af hensyn til persontransporten og af hensyn til godstransporten. Skal der ske en omfordeling mellem transportformerne er det nødvendigt at lægge vægten på udbygning af tog, metro og busser.

Det vil desuden i nogle tilfælde forudsætte en reduceret fremkommeligheden for nogle trafikanter, hvis de miljøvenlige løsninger skal stå sig i konkurrencen. Det vil f.eks. ske ved udbygning af busbaner og cykelstier på bekostning af plads til bilerne, eller det vil ske hvis den øgede biltrafik medfører øget trængsel i vejnettet.

- *ændring af priser og afgifter*

Det er endvidere nødvendigt at prisstrukturen giver de rigtige incitamenter til at handle i overensstemmelse med den ønskede adfærd. Det er derfor nødvendigt at afgifterne justeres, så de afspejler de eksterne omkostninger, der er forbundet med de enkelte transportformer og de målsætninger om forskydning mellem transportformerne som de offentlige myndigheder har.

- *bedre dokumentation af udvikling*

Derudover er der behov for at støtte etablering af en statistik, som kan kaste lys over de relevante indikatorer til at følge udviklingen. Der er bl.a. behov for en pålideligt statistik over udviklingen i person- og godskørslen internationalt, nationalt og regionalt fordelt på transportformer, statistik for udviklingen i transporthastigheder og trængsel samt for omkostningerne ved transport. Udbygning af indikatorer og benchmarking for udviklingen indenfor de enkelte transportformer vil også kunne understøtte realiseringen af målene for transportpolitikken. EU er ved at igangsætte et arbejde med indikatorer for at støtte udviklingen, ligesom der arbejdes med projekter om freight - indicators og et projekt om opbygning af et bedre statistiksistem, der både på person- og godssiden kan opfylde ønskerne om en bedre belysning af fordelingen mellem transportformerne, og den udvikling der finder sted her.

Kilde: Fordeling mellem transportformerne – en eksempelsamling Nordisk Ministerråd 2003. Rapporten kan findes på:

http://www.norden.org/transport/sk/holdbar_transportformer.asp?lang=1