

## Sporvogne i Århus

af afd.chef Preben Vilhof, COWI  
og direktør Leif Marcussen, Århus Sporveje

### Indledning

Århus Byråd igangsatte i samarbejde med Trafikministeriet i juni 1999 en undersøgelse af etableringen af et konkret beslutningsgrundlag for eventuel indførelse af sporvognsdrift i Århus.

COWI - i samarbejde med det franske firma SEMALY og arkitektfirmaet DISSING+WEITLING - blev valgt til at gennemføre undersøgelsen.

Arbejdet har bestået af tre faser, hvor den indledende fase har haft en bred, men overordnet tilgang til problemstillingen. Denne første fase er afsluttet med, at der er udvalgt tre alternativer til detailanalyse i de følgende faser. De tre faser kan beskrives således:

- Fase 1: **Screeningsfasen**, hvor mange forskellige løsninger - rutemæssige og teknologiske løsninger - er blevet vurderet på et overordnet niveau. Ud fra denne vurdering er valgt tre forskellige forslag til nærmere analyse i faserne 2 og 3.
- Fase 2: **Den trafikale analyse**, hvor de valgte forslag er blevet detaljeret analyseret omkring indpasning i gadenettet, konsekvenser for anden trafik og overflytning af bilister.
- Fase 3: **Konsekvenser for økonomi og miljø**, hvor de tre forslags konsekvenser for miljø og trafiksikkerhed er beregnet, og økonomien i form af anlægs- og driftsbudgetter samt finansieringsmuligheder er opstillet.

### Projektets baggrund og formål

I mange år har trafikbilledet i Århus været det samme som i andre større byer. Trafikmængden er vokset år efter år, men den kollektive trafik har haft mere end svært ved blot at fastholde sine passagertal. Konsekvensen er, at den kollektive trafiks markedsandel har været konstant faldende.

Et væsentligt formål med indførelse af sporvogne er derfor at vende billedet, så den kollektive trafik igen kan forøge sin markedsandel. Der er tradition for at arbejde med målsætninger i Århus Kommune, og derfor har de eksisterende målsætninger for Århus Sporveje været brugt som pejlemærke for det serviceniveau og de standarder, der foreslås i sporvognsprojektet.

Der er især lagt vægt på at skabe et trafiksystem med korte rejsetider, høj komfort samt en betydelig grad af pålidelighed og præcision, faktorer som både nuværende og nye passagerer værdsætter. Det forudsætter gode vilkår i trafikafviklingen, og derfor er sporvognssystemet baseret på kørsel i egne traceer. Det kræver plads, men der er i løsningerne lagt vægt på, at man så vidt muligt ikke i væsentlig grad forringer vilkårene for den øvrige trafik.

Sporvognssystemet skal med gode æstetiske løsninger medvirke til et godt bymiljø.

Der er også lagt vægt på at skabe sammenhæng mellem sporvognssystemet og en forventet fortsat byudvikling i Århus-området. Derfor er der både beskrevet et grundnet og et udbygget sporvognsnet, og der er forslag til, hvordan sporvogne og nærbaner kan bindes sammen.

I projektet er der med hensyn til trafikprognoser regnet med, at det højklassede trafiksystem påbegynder fuld drift i 2009.

### Projektets organisation

Projektet er gennemført i en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Århus Sporveje, Århus Kommune (Stadsarkitektens Kontor og Vejkontoret), Århus Amt, Trafikministeriet og Bane-styrelsen. COWI har refereret til denne arbejdsgruppe, der i perioden juni 1999 til maj 2000 har holdt ca. månedlige møder.

Der har også været nedsat en styregruppe med repræsentanter fra ovenstående myndigheder. Styregruppen har afholdt møder efter afslutningen af hver af projektets tre faser.

Undersøgelsen er finansieret ligeligt af Århus Kommune og Trafikministeriet.

### Fase 1: Screening af løsningsmuligheder

I projektets første fase er analyseret en række forskellige løsninger, dels med forskellige rute-føringer og dels med forskellige trafikmidler som sporvogne, sporvognstog, højbaner, spor-busser og moderne bussystemer. De forskellige rutenet dækker et grundnet, der betjener de største passagerstrømme i det nuværende bussystem, et udvidet net, der også dækker væ-sentlige byudviklingsområder i Århus Kommune og et tilsvarende net, hvor nærbanerne inte-greres i sporvognsbetjeningen samt et net, hvor også sporvognskørsel på hovedbanen mellem Søften og Hadsten inddrages. Endelig dækker rutenettene et udbygget net, der betjener alle nuværende og fremtidige strækninger, hvor en rimelig efterspørgsel kan forventes.

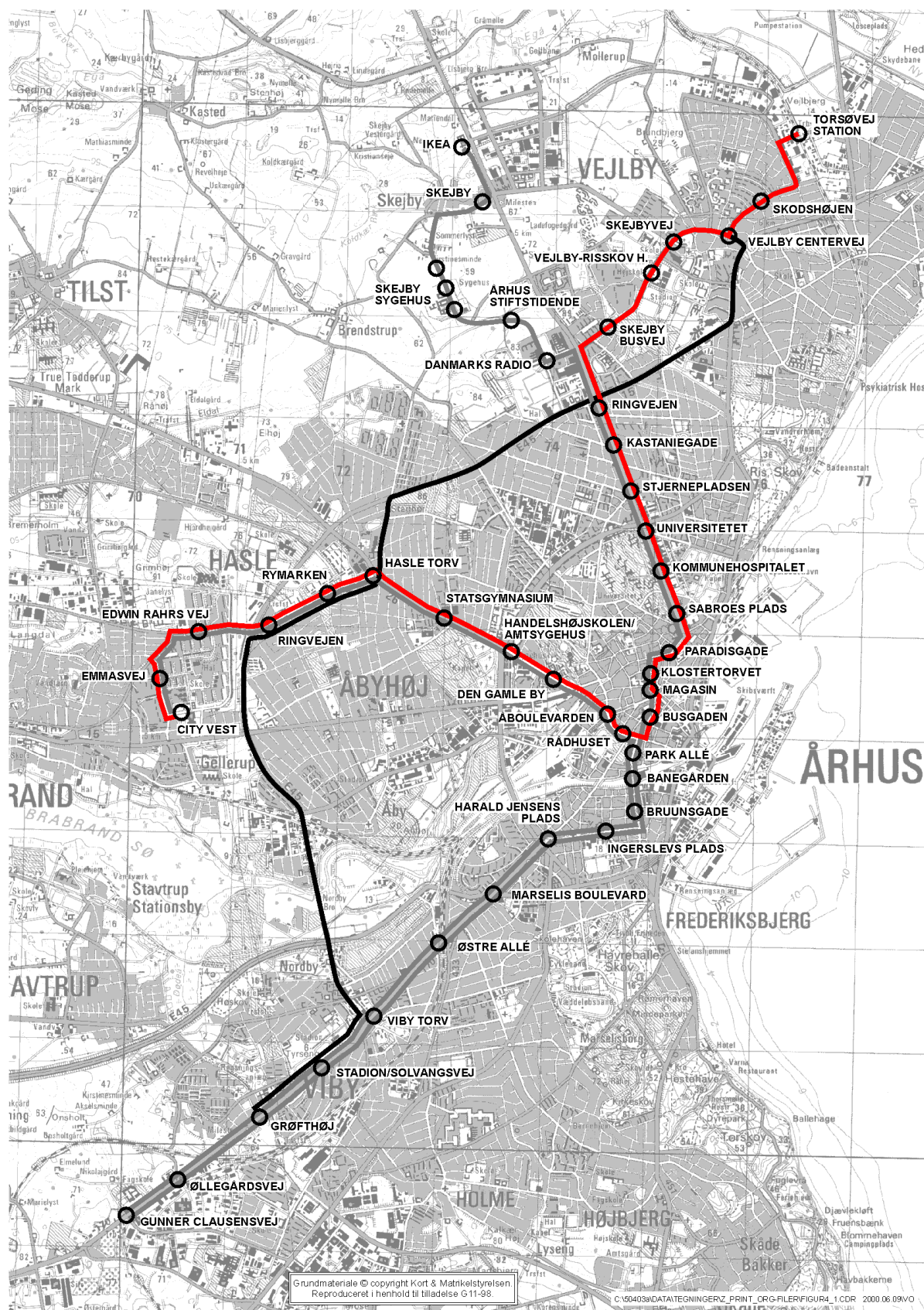
I bymidten er vurderet forskellige ruteføringer, bl.a. gennem busaksen, via Havnen og i tunnel gennem City.

Ud fra de forskellige rutenet og forskellige trafikmidler er opstillet 17 forskellige løsninger til højklasset betjening. De 17 løsninger er overordnet vurderet ud fra passagerernes service og komfort, mulighederne for indpasning i bybilledet, påvirkning af andre trafikanter, miljøet samt forventede anlægs- og driftsomkostninger.

Ud fra denne vurdering er der udvalgt tre løsninger til nærmere vurdering i projektets fase 2 og 3:

- **Sporvognsløsning (1):** Grundnet gennem busaksen betjent med sporvogne, suppleret med busser på egen tracé på Ringvejen. Sporvognsnettet er 23 km og fremgår af Figur 1.
- **Sporvognsløsning (12):** Udvidet grundnet med nærbaner betjent med sporvogne, supple-ret med busser på egen tracé på ringvejen. Løsningen kræver elektrificering af nærbanerne til Hornslet og Odder, men under økonomien i fase 3 vurderes alternativt dual-sporvogne, der på nærbanerne kan køre på diesel eller gas (løsning (12A)). Sporvognsnettet er ca. 36 km ekskl. nærbanerne og fremgår af Figur 2.
- **Sporvognsløsning (17):** Udvidet grundnet med nærbaner og hovedbane, der - bortset fra at Trige-grenen omlægges til Søften-Hinnerup-Hadsten - er identisk med løsning (12A).

## Sporvogne i Århus



Figur 1. Sporvognsløsning (1) med sporvognslinier og højklasset bustracé på Ringvejen.

## Sporvogne i Århus



Figur 2. Sporvognsløsning (12) med det udvidede grundnet med sporvogne på nærbaner. Stoppesteder på inderstrækningerne, se Figur 1. Ringlinien er betjent af busser på egen tracé.

## Sporvogne i Århus



Figur 3. Sporvognsløsning (17) med udvidet grundnet med nærbaner og hovedbane. Stoppesteder på inderstrækningerne, se Figur 1. Ringlinien er betjent af busser på egen tracé.

## Sporvogne i Århus

Betjeningen sker med en kombination af almindelige sporvogne og sporvognstog (dual-sporvogne med højere hastighed end almindelige sporvogne). Sporvognsnettet er ca. 36 km ekskl. nærbanerne og kørslen på hovedbanen fremgår af Figur 3.

I udvælgelsen er der lagt vægt på at vælge løsninger, der er baseret på eksisterende teknologi som almindelige sporvogne, at nettene dækker de største rejsestrømme og at løsningerne kan etableres inden for en rimelig økonomi. Løsning (12A) og løsning (17) er dog løsninger, som anvender endnu ikke udviklede dual-sporvogne, men er medtaget, fordi der er peget på sådanne løsninger i Infrastrukturudvalgets rapport, og fordi der er sandsynlighed for, at dual-sporvogne findes i drift inden for få år.

Løsningerne kan også ses som en etapevis udbygning af et sporvognsnet i Århus, først med etablering af et grundnet (løsning (1), der også kan underopdeles) og med en senere udbygning til et udvidet grundnet med nærbaner (løsning 12)) og med integrering af kørslen på hovedbanen (løsning (17)).

### Fase 2: Den trafikale analyse af de tre løsninger

Sporvognsløsningerne er i projektets fase 2 detaljeret analyseret med hensyn til den trafikale effekt og sporvognsnettens indpasning i gadenettet.

Til brug for denne analyse er der opstillet skitse køreplaner for sporvognsnettene og en tilpasning af bybusnet og det regionale rutenet som følge af sporvognene. Sporvognene kører med 5 minutters drift på hovedstrækningerne i dagtimerne (10 minutters drift aften/weekend) og med 15 minutters drift på nærbanerne (og Søften-Hinnerup-Hadsten i løsning (17)) i dagtimerne (½-timesdrift aften/weekend).

Nogle af bybuslinierne nedlægges, mens andre bybuslinier og enkelte regionallinier nedskæres i frekvens. Dette gælder især for linier, der forløber parallelt eller tæt på sporvognsnetlinierne. Endelig er der en række bybus-, oplands- og regionallinier, der afkortes som tilbringerlinier til sporvognsnettet. Dette gælder primært, hvor passagererne herved kan opnå rejsetidsgevinster ved skiftet til sporvognene.

Tabel 1 viser driftsomfang for sporvogne og reduceret driftsomfang på busnet og nærbaner. Det skal bemærkes, at en sporvognstime har ca. 3 gange så høj kapacitet som en bustime og tilbyder også dobbelt så mange siddepladser.

Tabel 1 Driftsomfang på sporvognsnet og sparet drift på busnet og nærbanenet pr. år. Omtrentlige tal.

	Køreplantimer/år		
	løsning (1)	løsning (12)	løsning (17)
Sporvognsdrift	100.000	150.000	160.000
<b>Mindre drift:</b>			
Århus Sporveje	-143.000	-163.000	-158.000
Århus Amt	-23.000	-64.000	-69.000
Nærbanerne	0	-23.000	-23.000

## Sporvogne i Århus

Indførelsen af sporvogne i Århus vil generelt forbedre servicen i den kollektive trafik med hurtigere rejser for mange passagerer, et mere præcist system især i myldretiderne og en højere komfort.

Sporvogne har også en højere kapacitet end busser, så en fremtidig stigning i trafikken til Århus bedre og billigere kan varetages af sporvogne.

Det kan dog ikke undgås, at sporvognsnettet medfører ulemper for enkelte rejserelationer, primært i form af skift mellem busser (herunder regionale busser) og sporvogne og i nogle tilfælde med forøget samlet rejsetid.

For de enkelte sporvognsløsninger kan følgende bemærkes:

- Sporvognsløsning (1) giver nærbanerejsende uændrede forhold - men tilbyder en ekstra skiftemulighed ved Torsøvej og Gunnar Clausens Vej til sporvogne for rejsende til f.eks. Universitetet og Viby Torv.
- Sporvognsløsning (12) har stort set samme rejsetider på nærbanestrækningerne som i dag - men en højere frekvens og betjener flere centrale rejsemål.
- Sporvognsløsning (17) giver ikke umiddelbart Hinnerup de store fordele, fordi passagererne i dag har hurtigere regionaltogetsforbindelse til Århus H og gode regionalbusforbindelser. Men for rejsemål på Randersvej og i Skejby tilbyder løsningen dog bedre rejsetider end i dag.

Alle stoppesteder forsynes med læskure og realtidsinformation (hvornår næste sporvogn ankommer).

Sporvognsnettenes indpasning i gadebilledet er også nøje vurderet i fase 2. Forslagene er udarbejdet under den forudsætning, at etablering af sporvognene ikke må betyde forringet kapacitet og fremkommelighed for biltrafikken. Dette kan lade sig gøre, men der sker væsentlige ændringer i trafikstrømmene i lokale områder. Sporvognene får i videst mulige omfang fuld prioritet i trafikken.

I bymidten vil de største ændringer for biltrafikken ske. En række gader lukkes for biltrafik, bl.a. på strækninger ad Vester Allé, M. P. Bruuns Gade og Park Allé, der forbeholdes kollektiv trafik og fodgængere. Nørre Allé-Nørregade bliver en lokalgade for biltrafikken. Både Vester Allé og Nørre Allé er i dag vigtige led i Allégade-ringen for biltrafik.

Sporvognene medfører, at biltrafikken omlægges til en ny ringforbindelse mod syd fra Spanien under Bruuns Bro til Frederiks Allé og videre over baneterrænet til Søren Frichs Vej. Mod nord ledes Nørre Allé-trafikken via Vennelyst Boulevard-Kaserneboulevarden til Langelandsgade med ensretninger af den sydlige del af Langelandsgade og Hjortensgade.

Der vil således ske en større trafikbelastning i nogle af gaderne mellem den nuværende "Allégade-ring" og Ringgaden.

Uden for bymidten medfører sporvognsnettet, at en række lokalgaders udkørsel til "sporvognsgader" enten lukkes eller begrænses til højresving.

En række kryds må udbygges for at kunne bevare kapaciteten for biltrafikken. Den største ombygning vil ske i krydset Ringgaden/Randersvej, hvor der etableres flere vognbaner i dette kryds.

Der vil ske 20-25 nedrivninger af huse langs sporvognstraceerne for at kunne opretholde bilkapaciteten på vejnettet. Det største arealindgreb vil ske langs Randersvejs østlige side, umid-

delbart nord for Stjernepladsen, hvor ca. 16 ejendomme sandsynligvis må fjernes. Hvor sporvognstracéen drejer mellem Nørre Allé og Klosterport vil det på hjørnet være nødvendigt at foretage nedrivning af en bygning enten i den østlige eller i den vestlige side af Klosterport.

For cykeltrafikken er der omkring alle sporvognstracéer uden for bymidten opretholdt cykelstier af hensyn til trafiksikkerheden.

Trafikmodelberegningerne viser, at sporvognsnettene får høje passagertal. Løsning (1) vil få et passagertal på ca. 26 mio. årligt, mens løsningerne (12) og (17) vil få ca. 33 mio. passagerer årligt. Men de fleste passagerer vil være overført fra busserne og i løsningerne (12) og (17) fra de nedlagte nærbaner. Kun få passagerer vil være overført fra biler og det skyldes forudsætningerne om, at sporvognsnettene ikke må betyde mindre kapacitet på vejnettet.

Skal der overføres flere bilister til sporvognsnettene og generelt til kollektiv trafik, må der derfor samtidig laves indgreb overfor biltrafikken som f.eks. afgifter og/eller kapacitetsbegrænsende foranstaltninger. Kun herved kan væksten i biltrafikken reduceres væsentligt.

Sporvognsnettene skaber et trafikspring på omkring 6 mio. flere rejsende med kollektiv trafik i Århus, svarende til en stigning af Århus Sporvejes passagertal på ca. 13%.

### **Fase 3: Effekt på miljø, sikkerhed og økonomi**

Umiddelbart vil indførelse af sporvogne kunne forværre **trafiksikkerheden**. Det vil derfor være nødvendigt at udnytte alle eksisterende erfaringer for at mindske uheldsrisikoen. De foreløbige vurderinger viser, at der netto kan forventes ca. 20 flere personskader om året i en løsning med sporvogne. Vurderingen er baseret på erfaringer fra Sverige. Århus har i dag ca. 500 uheld med personskader årligt. Hver strækning og kryds med ændret trafikstrøm bør dog gennemgås med henblik på at sikre en stor grad af sikkerhed med de forventede ændringer.

De væsentligste ændringer af **støjbelastning** som følge af sporvognsprojektet vil være omlægninger af biltrafikken. Sporvogne vurderes ikke at give væsentlige gener, da de på hovedparten af strækningerne kører sammen med biltrafikken, som i forvejen giver en væsentlig støjbelastning. Mange strækninger vil ifølge trafikmodelberegninger få så store ændringer i trafikbelastning, at også støjniveauet ændrer sig markant og hørbart. Det vil betyde forbedringer for en række beboere, men forringelser for cirka lige så mange beboere.

Selv om de samlede biltrafikmængder ikke forventes at ændre sig meget, vil det samlede **energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip** dog kunne forventes at blive reduceret. Ændringen vil dog ikke være stor i forhold til det samlede energiforbrug fra trafikken i Århus.

Den lokalt oplevede **luftkvalitet** - udtrykt ved koncentrationen af skadelige stoffer i gaderum - forventes ikke at ændre sig markant i Århus, men alene reduktionen i antal busser på nogle få strækninger vil dog give et betydeligt fald i koncentration af partikler og udslip af NO<sub>x</sub>.

Omlægningen af biltrafikken vil give både forbedrede og forringede forhold for de lette trafikanters oplevelse af **barrierer og utryghed**. Som ved trafiksikkerhed kan de forventede gener sandsynligvis mindskes ved afværgeforanstaltninger.

Sporvognstrafikken vil i sig selv kunne give en øget barriereeffekt og utryghed for fodgængere og cyklister. Det vurderes, at omhyggelighed ved udformning af stoppesteder, midterheller, signalreguleringer mv. kan begrænse og i mange tilfælde helt eliminere disse gener.



## Sporvogne i Århus

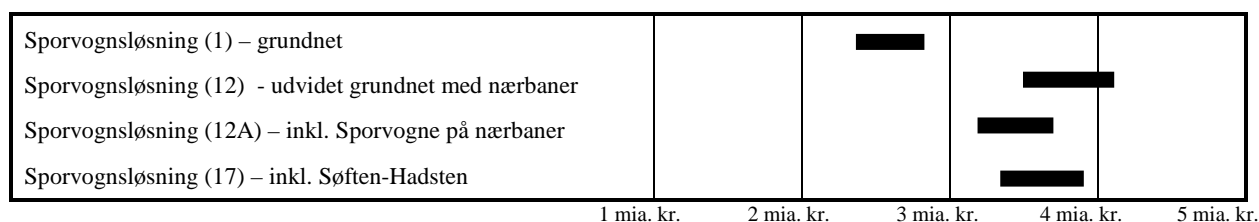
De økonomiske beregninger er relateret til de konkrete anlæg på Århus' vejnet, spor, ekspropriation, ledningsomlægninger o.lign., mens udgifter til sporvogne, depot/værksted o.lign. er vurderet ud fra byer i Europa, der i de senere år har etableret sporvognssystemer. Alle anlægsudgifter indeholder moms.

Det skal også understreges, at dual-sporvogne i dag ikke findes i produktion og priserne for disse typer er skønnet fra leverandørside.

Figur 4 viser, at sporvognsløsning (1) kan etableres for 2,4-2,8 mia. kr. inkl. rullende materiel.

Udvides nettet til at omfatte sporvognskørsel på elektrificerede nærbaner - sporvognsløsning (12) - øges anlægsudgiften til 3,5-4,1 mia. kr. Denne udgift kan dog nedbringes til 3,2-3,7 mia. kr. ved ikke at elektrificere nærbanerne, men i stedet anvende dual-sporvogne, hvor der på nærbanestrækningerne køres på diesel eller gas (løsning (12A)).

Endelig er det beregnet, at løsning (17), der også omfatter kørsel med dual-sporvogne på hovedbanestrækningen Søften-Hinnerup-Hadsten koster 3,4-3,9 mia. kr. i anlæg inkl. materiel.



Figur 4 Anlægsudgifter, inkl. indkøb af sporvogne for sporvognsløsningerne, 1999-priser inkl. moms.

Der er også beregnet billetindtægter, drifts- og vedligeholdelsesudgifter og reinvesteringer/afskrivninger for sporvognsløsningerne, se Figur 5 samt de ændrede indtægts- og udgiftsforhold for Århus Sporveje, Århus Amts regionalruter, Odderbanen og DSB. Resultaterne af disse beregninger er illustreret i Figur 6.

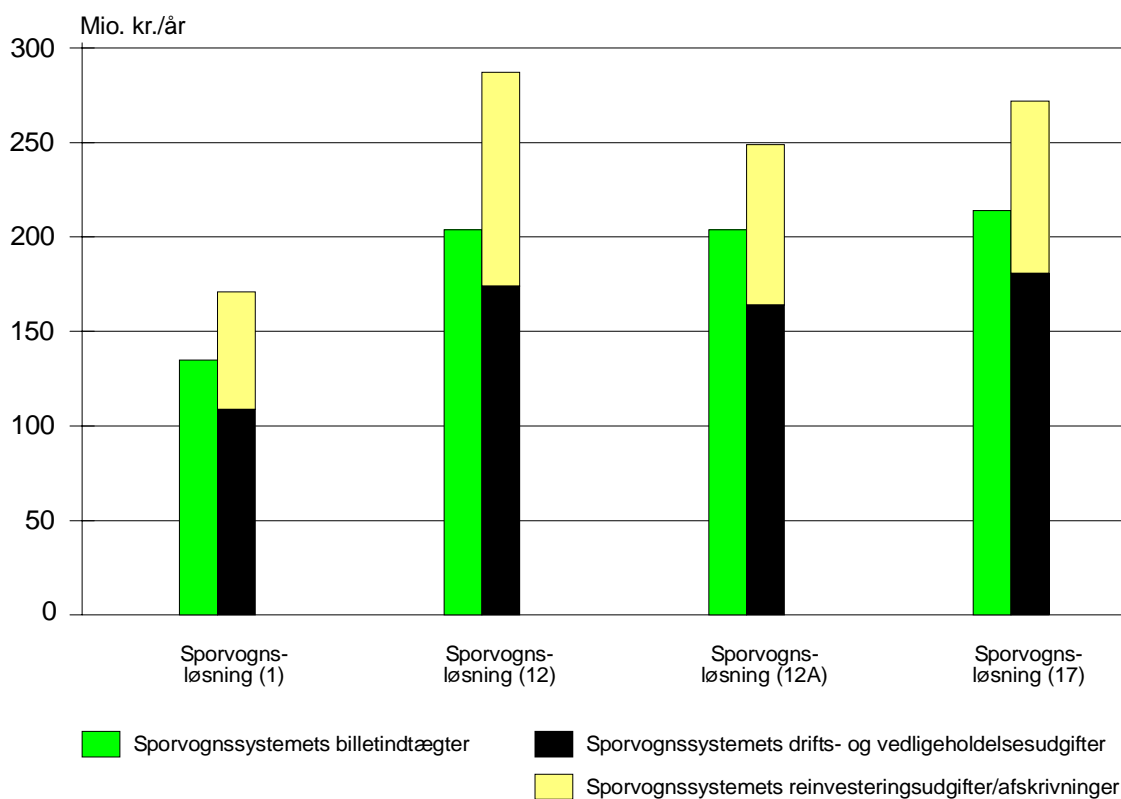
Det skal bemærkes, at der som udgangspunkt ikke er medtaget forrentning af anlægsudgifterne, men kun de løbende reinvesteringer, når anlægget er etableret.

Betragtes sporvognssystemet isoleret dækker billetindtægterne i alle løsninger drifts- og vedligeholdelsesudgifterne, men kun en del af afskrivningerne. Sporvognsløsning (1) giver det samlede mindste underskud i sporvognssystemet på 39 mio. kr., mens sporvognsløsning (12A) giver et underskud på ca. 45 mio. kr. årligt.

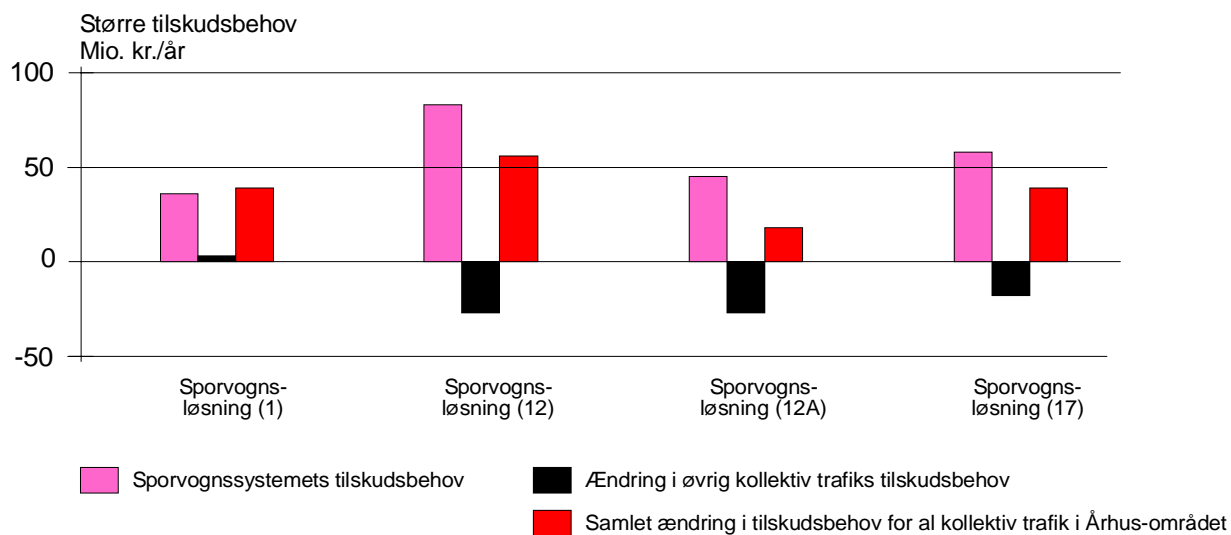
Sporvognsløsningerne har dog forskellig indflydelse på den øvrige kollektive trafiks drift. Den finansielle analyse viser, at sporvognsløsning (12A) giver det bedste samlede driftsresultat i Århus-regionen. Løsning (12A) vil øge behovet for det samlede driftstilskud med ca. 18 mio. kr. i Århus-området, svarende til 0,29 kr. pr. passager, men kræver en anlægsudgift på 3,2-3,7 mia. kr.

Sporvognsløsning (1) giver en samlet øgning i behovet for driftstilskud på ca. 39 mio. kr. (0,63 kr. pr. passager), men kræver "kun" en anlægsudgift på 2,4-2,8 mia. kr.

## Sporvogne i Århus



Figur 5 Billetindtægter, driftsudgifter og reinvesteringer/afskrivninger for sporvognsløsningerne. Der er ikke medtaget forrentning af anlægsudgifterne.



Figur 6 Øgning i tilskudsbehov - inkl. reinvesteringer pr. år - for sporvognsløsningerne, øvrig kollektiv trafik samt for den samlede kollektive trafik i Århus-området.

## Sporvogne i Århus

Sporvognsløsning (12) er økonomisk dårligere end løsning (12A), både med hensyn til drifts-udgifter og anlægsudgifter, primært på grund af udgifter til elektrificering af nærbanestrækningerne.

Endelig viser analyserne, at løsning (17) med integrering af sporvognene på hovedbanestrækningen Søften-Hinnerup-Hadsten at give en økonomisk dårligere løsning end løsning (12A), sandsynligvis fordi den ikke giver éntydigt bedre service for passagererne i Hinnerup/Hadsten-området.

Som nævnt er forrentningen af udgifterne til etablering af sporvognsløsningerne ikke medtaget i ovennævnte driftsberegninger. Hvis en forrentning af etableringsudgifterne på f.eks. 4% reelt medtages til sammenligningen af løsning (1) og (12A), vil grundnettet (1) være den økonomisk bedste løsning. Løsning (1) medfører dog et øget tilskudsbehov til den kollektive trafik i Århus-regionen på ca. 142 mio. kr. årligt, hvoraf de 103 mio. kr. kommer fra forrentning af sporvognsanlægget.

## Konklusioner

Indførelsen af sporvogne i Århus-området vil kvalitetsmæssigt give et bedre kollektiv trafiksystem:

- Sporvognene kører på egen tracé og kan derfor give passagererne en hurtigere transport og ikke mindst en betjening med høj regularitet, også i myldretiderne. Selv om den individuelle trafik fremover øges på vejnettet med større køer til følge, vil sporvognene kunne køre uhindret, med prioritet i alle kryds.
- Sporvognene giver passagererne en komfortabel transport med rolig og jævn kørsel.
- Sporvogne har høj kapacitet. Hver enhed kan transportere 210-230 passagerer, hvoraf 70-75 er siddende.

Disse fordele vil også på sigt kunne tiltrække bilister, især med forventede stigende fremkommelighedsproblemer på vejnettet i årene fremover.

Undersøgelsen har vurderet indpasningen af sporvognsnettet under forudsætning af uændret kapacitet for biltrafikken. Det har også kunnet lade sig gøre på indfaldsvejene uden for Ringgaden gennem ekspropriation af "forhaver" og enkelte nedrivninger af ejendomme samt med lokale ændringer i til- og frakørslen på "sporvognsgaderne". Inden for Ringgaden vil der dog ske en større trafikomlægning, især fra Vester Allé og Nørre Allé-Nørregade til en ny "Allégade-ring" bestående mod syd af en ny vejforbindelse i Banegraven mellem Spanien og Søren Frichs Vej og mod nord ad Vennelyst Boulevard-Kaserneboulevarden-Langelandsgade. Det vil betyde omvejskørsler for bilisterne til og fra centrum.

Af de vurderede sporvognsløsninger giver løsning (12A) - det udvidede grundnet med betjening af nærbanerne med dual-sporvogne - den bedste driftsøkonomi for den samlede kollektive trafik i Århus-området og en anlægsudgift på 3,2-3,7 mia. kr., mens løsning (1) - grundnettet betjent med almindelige sporvogne - giver en lidt dårligere driftsøkonomi i Århus-området men den mindste anlægsudgift på 2,4-2,8 mia. kr.

Begge disse forslag øger det samlede tilskudsbehov til den kollektive trafik i Århus-området med 18 til 39 mio. kr. årligt, når reinvesteringerne (men ikke forrentning) i sporvognsnettet inkluderes. Dette driftsresultat kan forbedres ved at få flere bilister til at bruge kollektiv trafik,

## Sporvogne i Århus

forudsat et højklasset kollektivt trafiksystem indføres. Med forudsætningen om uændret kapacitet for biltrafikken viser undersøgelsen, at kun ca. 3.000 bilister/bilpassagerer pr. dag overføres til den kollektive trafik. Flere kan overføres, hvis der indføres visse restriktioner til/fra Århus bymidte gennem afgifter, kapacitetsbegrænsninger o.lign. Og det valgte serviceniveau på sporvognsnettet med 5 minutters drift har en ekstra kapacitet på 15-25% i myldretiderne til flere passagerer uden yderligere udgifter til driften.

Grundnettet (løsning (1)) og det udvidede grundnet med kørsel på nærbaner (løsning (12)) kan ses som en etapevis udbygning, hvor nettet efter etablering og driftserfaringer med løsning (1) kan udvides til betjening af nærbanerne med de fremtidige dual-sporvogne.



## Afslutning

Projektet er afrapporteret i:

- Sporvogne i Århus? (Hovedrapport), juni 2000
- Sporvogne i Århus, notat om screeningsanalysen (fase 1), dec. 1999
- Sporvogne i Århus, notat om den trafikale analyse (fase 2), marts 2000.

Hovedrapporten blev offentliggjort på pressekonference ultimo juni 2000. Der er også planlagt borgermøde i august. På Trafikdagene vil indtrykkene fra denne debat blive omtalt.