

## Før biltrafikken står stille

*Hvad kan den kollektive transport bidrage med?*

Seniorkonsulent Lykke Magelund, Tetraplan A/S

Seniorkonsulent Claus Hedegaard Sørensen, Tetraplan A/S

Konsulent associeret partner Per Als, A-2 A/S

*I det forlig om En grøn transportpolitik, som et næsten samlet folketing indgik i januar 2009, er fastsat et mål om, "at den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken". En udredning iværksat af Region Hovedstaden viser, at det er et realiserbart mål i Hovedstadsområdet, gennem initiativer som forbedrer den kollektive transport og motiverer folk til at bruge den. Det forudsætter imidlertid en stor og samlet satsning præget af en kundeorienteret og koordineret tilgang.*

### Problemet, opgaven og metoden

Trængselen på vejene i hovedstadsområdet stiger – flere og flere bruger tid på køkørsel eller på at holde helt stille. Den tid bilisterne bruger på at holde i kø er generende, og spildtiden koster samfundet mange penge. Den stigende trafik skaber også miljøproblemer – både lokal støj- og luftforurening og globale klimaproblemer. Selv med de igangværende forbedringer af regionens infrastruktur forventes trængsel i 2015 årligt at koste samfundet 11,5 milliarder kroner.

Forbedret kollektiv trafik kan bidrage til at reducere trafikken og løse problemet med trængsel, hvis man kan få flere bilister til at bruge bus og tog på de tider og i de relationer, hvor biltrafikken sander til. I Region Hovedstadens Udviklingsplan fra 2008 peges på behovet for en markant satsning på den kollektive trafik i regionen, og der blev afsat ressourcer til et udredningsarbejde, som skal give svar på, hvordan og hvor meget den kollektive transport kan bidrage til at løse de stigende trængsels- og miljøproblemer. Region Hovedstaden har ønsket, at man skal se på, hvor langt man – uden anvendelse af økonomiske virkemidler – kan komme, når sigtet er mindre personbiltrafik og mere kollektiv trafik.

Udredningen forholder sig til forbedringer i den kollektive transport og markedsføring af den, samt til de organisatoriske rammer der skal til for at fremme virkningsfulde initiativer.

Tetraplan har fået frie hænder til at gennemføre opgaven, og gik sammen med A-2 A/S om projektledelsesopgaven, og sammensatte et team af nordiske konsulenter og forskere, som har bidraget med tilsammen 11 baggrundsnotater, der danner input til et hovednotat – se litteraturlisten bagest. Et af notaterne er baseret på 14 personlige interview med nøgleaktører.

Endelig er der, bl.a. ved brug af trafikmodellen OTM, gennemført beregninger af effekten af forskellige initiativer.

Dette paper indeholder først en beskrivelse af de nuværende og kommende brugeres ønsker og krav til den kollektive transport. Derefter er vist resultater fra en beregning af, hvor stor en overflytning der kan opnås ved forskellige initiativer og med forskellige ambitionsniveauer af satsningen. Så beskrives de organisatoriske rammer, og der gives forslag til ændringer, der kan understøtte udviklingen af den kollektive transport. Endelig præsenteres seks initiativpakker til at tiltrække flere brugere til den kollektive transport.

## Nuværende og kommende kunder

De krav og ønsker som forskellige mennesker har til deres transport, og som i sidste ende er udslagsgivende for valg af transportmiddel, er forskellige som en konsekvens af, at man rejser med forskellige formål, er i forskellige livssituationer og har forskellige præferencer. En vis del af befolkningen er "tvangskunder" i enten bilen eller den kollektive trafik, fordi deres transportbehov ikke kan dækkes på anden vis fx på grund af alder, bopæl eller arbejde. Andre er "hard core" bilister eller kollektivbrugere, som under ingen omstændigheder ønsker at benytte den anden transportform, selvom det kunne være et fornuftigt alternativ i nogle situationer. Men mange er – og flere kan blive – "blandings-brugere" af de forskellige transportformer. For de fleste vil der således være situationer, hvor kollektiv transport ville være en reel valgmulighed, hvis opmærksomheden og tilbuddet var til stede.

Når det som her handler om at vurdere potentialet for at få flere til at bruge (mere) kollektiv transport frem for bil med det formål at mindske trængslen, så er det de daglige pendlerrejser, det er interessant at se på. Studerende bruger kun i begrænset grad bil til deres daglige rejser, og fritidsrejserne finder kun i begrænset omfang sted på de tidspunkter, hvor der er trængsel på vejene.

Pendleren stiller en række forholdsvis rationelle krav: Man skal kunne komme frem indenfor en rimelig tid med en høj grad af sikkerhed for at komme frem til tiden, og til en pris, som man kan og vil betale. Ser man på de præferencer forskellige nuværende og potentielle pendlere har i forhold til den kollektive transport, så er der ikke de store forskelle. En bilpendler har således ikke markant anderledes krav til den kollektiv transport end de nuværende kollektiv pendlere har.

De helt basale forhold skal være i orden, og er de det ikke, så kan det få folk til at skifte transportmiddel eller endog at skifte bolig eller arbejde. Begrebet "**vedligeholdelsesfaktorer**" dækker over noget, som bare skal være i orden ved et produkt, ellers kvitterer kunderne ved at

blive væk. Vedligeholdelsesfaktorer er også kendetegnet ved, at man i øvrigt ikke skal regne med, at kunderne husker at takke, når de er i orden.

Meget kan gøre, at man føler sig godt tilpas under en i øvrigt nødvendig transport i myldretiden. For bilisten kan oplevelsen af at være i en privat dagligstue opveje ulempen ved at holde i kø eller måske holde helt stille. For kollektivbrugeren kan muligheden for at læse avisen og slappe af for ansvaret være en ikke uvæsentlig bonusgevinst. En venlig og hjælpsom chauffør kan være noget, man kan huske længe efter rejsen er afsluttet. Begrebet *”motivationsfaktorer”* dækker over alt det, der kan motivere og fastholde trafikanter i deres valg af transportmiddel. Fraværet af motivationsfaktorer betyder i modsætning til vedligeholdelsesfaktorerne ikke nødvendigvis ændret adfærd på kort sigt. Men det kan det gøre på længere sigt.

Hvad der er vedligeholdelsesfaktorer og hvad der er motivationsfaktorer er situations- og personafhængigt. Flere undersøgelser i forbindelse med dette projekt peger imidlertid på, at følgende faktorer hører til i kategorien af vedligeholdelsesfaktorer: Direkte, hurtig, højfrekvent og pålidelig kollektiv transport. Samme formuleringer går igen i den interviewundersøgelse, der er gennemført blandt centrale aktører i hovedstadsområdet, hvor interviewpersonerne imidlertid også lagde vægt på information, som en af de faktorer, som skal være i orden. Miljøhensyn har ikke hidtil været noget der i væsentligt omfang påvirker trafikanters valg af transportform, men der er tegn på at det måske vil ske fremover, og at miljøvenlig kollektiv transport dermed rykker op i kategorien af vedligeholdelsesfaktorer.

En ting er valg af transportform, noget andet er tilfredshed med det, man gør. Det er et velkendt fænomen, at folk er mere tilfredse med noget, de selv har valgt, end med noget, hvor de intet valg har. En tidligere bilist, som selv har valgt at bruge kollektiv transport, er en potentiel glad kunde. Men det kræver en grundig indsats først at motivere bilisten til at prøve bus og tog og dernæst, at få ham eller hende til at forblive bruger af systemet. Forhold som hører med i kategorien af motivationsfaktorer er: Design, vedligeholdelse, rengøring, komfort, personlig tryghed, image, loyalitet samt information.

## Ingen, nogle eller mange gulerødder

Hvad vil en samlet pakke af initiativer, der gør den kollektive transport mere attraktiv, få af effekter? Der er foretaget en vurdering af effekten på bil og kollektivtrafikken af en indsats på to forskellige ambitionsniveauer: mellemstor og høj satsning. Vurderingen er foretaget for en situation i 2018, og til sammenligning er vurderet en basissituation i 2018, hvor kun alle projekter som i dag er formelt vedtaget, indgår.

Til at vurdere effekten er benyttet en dekomponeringsmetode, hvor der for de seks komponenter, der regnes på, vælges den bedst tilgængelige vurderingsmetode, hvilket ikke er den samme for alle komponenter. Der er foretaget delberegninger på trafikmodellen OTM for at finde nogle af komponenterne. Andre er fundet som erfaringstal fra de arbejdsnotater, som er udarbejdet i projektet, samt fra anden litteratur. Beregninger foretages på antallet af ture med bil eller kollektiv transport. De seks komponenter er: Øget udbud, hurtigere rejsetid, planeftersyn og optimering af især buskørslen, en indsats orienteret mod at øge efterspørgslen gennem information mm, takstreduktioner og mere eller mindre realisering af stationsnærhedsprincippet.

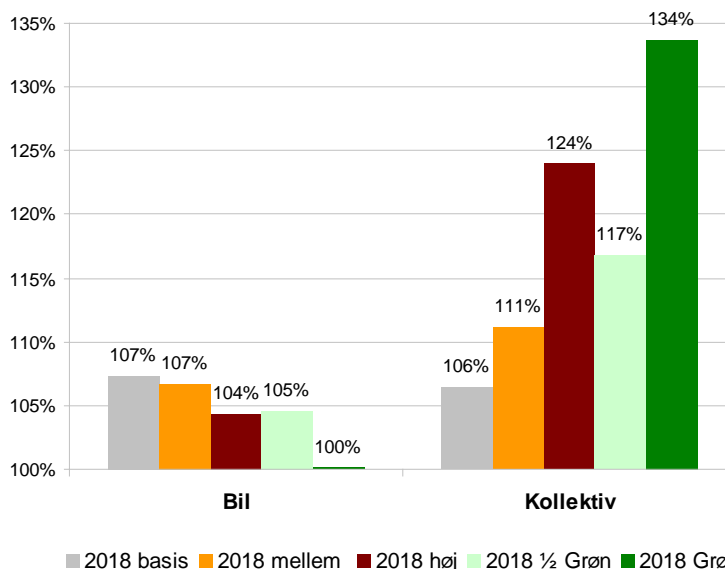
**Basissituationen** (ingen gulerødder) i 2018 er karakteriseret ved, at alle større, formelt vedtagne infrastrukturprojekter på vej og bane er realiseret. Forventningerne til den økonomisk vækst svarer til Finansministeriets. Tilsammen beregnes med trafikmodellen OTM, at det vil betyde en vækst på syv procent i biltrafikken og en vækst på seks procent for den kollektive transport i forhold til dagens situation. Stigningen er målt på antallet af ture som foretages med bil henholdsvis kollektiv transport. Væksten i den kollektive transport skyldes for størstedelen åbningen af Metrocityringen, og væksten i biltrafikken skyldes for størstedelen den forventede økonomiske vækst, som får flere til at købe bil.

Ved den **mellemstore satsning** (nogle gulerødder) sættes en række initiativer i gang, som sikrer, at den kollektive transport udvikler sig i form af større udbud og bedre tilbud, end man ellers kunne forvente. Frekvensen øges med 15 procent på A- og S-busser samt S-tog og regionaltog. Rejsehastigheden forudsættes uforandret, hvilket for busserne er en ambitiøs målsætning i lyset af stigende biltrafik og trængselsproblemer. Der foretages et planeftersyn af bussystemet, hvilket betyder, at der strammes op i betjeningen, så der opnås mere direkte betjening af de store rejsemål. Den fælles markedsføring intensiveres, og der kommer realtidsinformation på de fleste stationer og mange større stoppesteder. Taksterne holdes i ro og følger forbrugerprisstigningen. Nybygning af de største kontorarbejdspladser, store regionalt orienterede institutioner og andre større rejsemål sker, så de nye bygninger forholdsmæssigt ligger i sammen afstand til stationer som den eksisterende bygningsmasse.

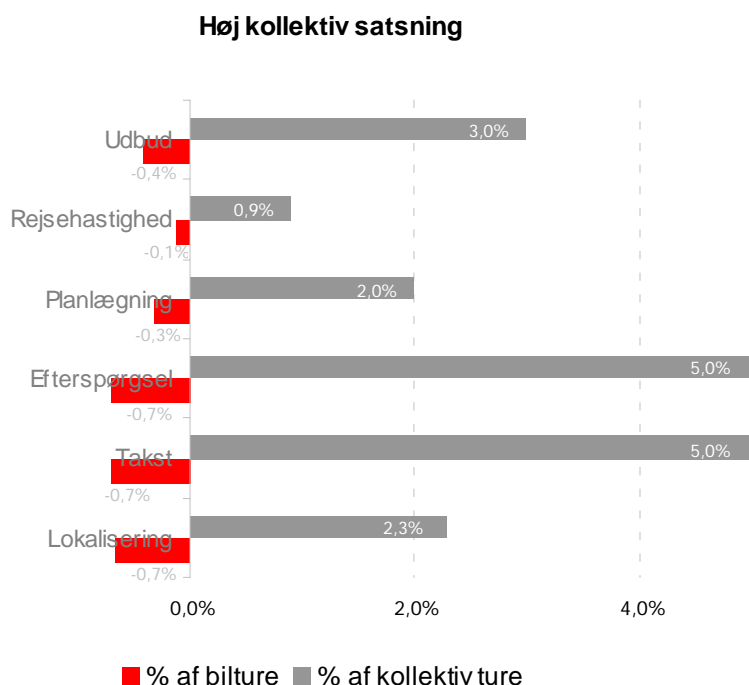
Ved den **høje satsning** (mange gulerødder) gøres en massiv indsats, som kræver større investeringer, for at udvide og forbedre den kollektiv transports udbud, kvalitet og service. Der indsættes flere A- og S-busser således, at frekvensen kan øges med en tredjedel. Det samme gør man for S-tog og regionaltog. Det forudsættes, at man gennem fremkommelighedstiltag kan hjælpe A- og S-busserne igennem trafikken, så rejsehastigheden øges med 10 procent. Tilsvarende forudsættes hastigheden for S-tog og regionaltog øget med fem procent. Oven i et planeftersyn af bussystemet arbejdes med køreplansmæssige optimeringsværktøjer, hvorved man forventer at opnå mindre skiftetid, og dermed samlet set

kortere rejsetid for brugerne. Alle sejl sættes til for at påvirke efterspørgslen: massiv og målrettet information, udbredelse af realtidsinformation samt ambitiøse mobility management initiativer. Taksterne reduceres med 25 procent og stationsnærhedsprincippet forventes realiseret som beskrevet i den nye fingerplan.

I figur 1 kan man i de tre første søjler se, hvad de forskellige forudsætninger for situationen i 2018 har af betydning for omfanget af bil- og kollektivture i de tre scenarier. I alle scenarier opnår man en større tilgang af kunder til den kollektiv transport, end det frafald man opnår af bilbrugere. Det skyldes at cyklister og fodgængere også tiltrækkes af den nye, forbedrede kollektive transport.



Figur 1. Vækst i bil henholdsvis kollektiv transport i de forskellige scenarier set i forhold til dagens situation. 2009=100%



Figur 2. Komponenternes selvstændige bidrag til fald i bilture og vækst i kollektivture for den høje satsning.

Effekten af de forskellige komponenter varierer – se figur 2 for den høje satsning. Størst effekt på biltrafikken har de efterspørgsels-orienterede tiltag (markedsføring, mobility management og information), takstnedsættelsen og efterlevelse af stationsnærhedsprincippet. Effekten på den kollektive transport er mærkbar, særligt for de efterspørgselsorienterede tiltag og takst-nedsættelsen, som udover bilister også i stort omfang vil tiltrække cyklister. En lidt mindre - men dog mærkbar – effekt på biltrafikken har øgning af udbud, forbedring af rejsehastighed og en målrettet satsning på gennem plan-lægning at opnå en bedre tilpasning af den kollektive transport til de større rejsestrømme.

Ved fortolkning af figur 2 er det vigtigt, at holde sig beregningsforudsætningerne for øje. Det kan fx overraske, at en massiv udbudsøgning og markant rejsetidsforbedring ikke giver større effekter i form af nye passagerer. Udbudsøgningen forudsættes at ske på linier, hvor der i forvejen er høj frekvens og vil derfor ikke i sig selv i væsentligt omfang tiltrække kunder. Det er ikke det samme som, at det ikke er en god idé. Udbudsøgning kan være en forudsætning for, at der er plads til de kunder, som med andre tiltag lokkes over i den kollektive transport. Rejsetidsforbedringer forudsættes i beregningerne at ske på den del af rejsen, som finder sted i et tog eller en bus, hvilket kun er en mindre del af den samlede rejse.

Regeringen har i den grønne transportpolitik formuleret et mål om at det meste af væksten i trafikken skal ske i den kollektive transport. I figur 1 er i de grønne søjler vist, hvad det kræver, hvis man fortolker det som at halvdelen af væksten skal ske i den kollektive transport (1/2-grøn) og hvis man tolker det som at hele væksten skal ske i den kollektive transport (hel grøn).

Med den høje satsning på den kollektive transport, vil man komme i mål med realisering af målet om at den kollektive transport tager halvdelen af væksten. Skal man hele vejen, hvor den kollektive transport tager hele trafikvæksten, så er selv ikke de mange gulerødder tilstrækkeligt til at nå i mål. Da må andre virkemidler som fx. kørselsafgifter og parkeringsrestriktioner tages i brug. Kørselsafgifter indgår netop også i regeringens og folketingets planer.

## Organisatoriske rammer

### *Samspil mellem trafikselskaberne*

I dag indeholder lovgivningen ikke krav om, at der skal etableres et samlet grundlag for gennemførelse og udvikling af hele den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Der findes da heller ikke en samlet vision for den kollektive trafik i hovedstadsområdet, som kan være referenceramme for de enkelte aktørers planer og handlinger. Med undtagelse af forhold vedrørende takster og billetter træffer de mange aktører i princippet sine beslutninger suverænt ud fra de hensyn, de er sat til at varetage, og den enkelte aktør vil naturligt have fokus på egne interesser.

En umiddelbar måde at styrke samarbejdet er at benytte de lovgivningsmæssige muligheder, som Trafikstyrelsen har for at sætte sig for bordenden af en sådan proces via det såkaldte Direktørsamarbejde, der er et forpligtigende samarbejde for trafikselskaberne i hovedstadsområdet under Trafikstyrelsens ledelse.

Det kunne fx ske ved:

At transportministeren fastsætter regler for Direktørsamarbejdet til at omfatte områder og formål, som ønskes styrket. Det kunne fx. være en samlet planlægningsindsats, markedsføring, information eller køreplanlægning.

Med afsæt i En grøn transportpolitik kunne Trafikstyrelsen gennemføre en vurdering af, hvad der skal til, for at den kollektive trafik i hovedstadsområdet kan løfte målet om at tage det meste af væksten i trafikken.

En sammenhængende tilgang til den kollektive trafik kunne i hovedstadsområdet ske via udmøntning af puljemidlerne i forliget om En grøn transportpolitik. Ved forvaltning af puljemidlerne kunne udgangspunktet være, at alle tiltag tog udgangspunkt i en fælles prioriteret plan for udviklingen af den kollektive trafik.

Hvis der er politisk vilje til at ændre den eksisterende lovgivning, kan man forestille sig mere radikale forslag til at styrke en sammenhængende kollektiv trafik i hovedstadsområdet: En ”organisatorisk paraply” der står for den samlede planlægning og koordinering af indsatsen mellem selskaberne, ét velfinansieret regionalt selskab med ansvar for den samlede kollektive trafik eller måske ét statsligt selskab.

#### *Samspil mellem kommuner, regioner og Movia*

Med strukturreformen gik Movia (tidligere HUR) fra at have ansvar for at fastlægge serviceniveau, omfang og kvalitet af bustransporten til at have ansvar for koordination og kontrakter. Det er nu kommunerne og regionerne på Sjælland, som hver for sig skal definere hvilket serviceniveau, man vil tilbyde borgerne. Med de relativt små kommuner især i de indre dele af hovedstadsområdet er behovet for koordinering kommunerne imellem ganske stort.

Problemet med de mange bestillere vil kunne reduceres ved flere tiltag:

Tættere samspil mellem parterne indenfor den eksisterende ordning. Den nye rollefordeling mellem trafikskabet og kommunerne har endnu ikke haft mulighed for at rodfæste sig mellem parterne. Måske er det i nogen udstrækning et spørgsmål om at vænne sig til de nye rammer.

Movia har anbefalet, at der udarbejdes flerårige planer for udviklingen af den kollektive trafik i kommunerne. Kun få kommuner har udarbejdet sådanne planer.

På det helt korte sigt kan der etableres særskilte udligningsordninger mellem geografisk nære kommuner. Derved kan man opnå tilslutning til omlægning af bustrafik, der ellers ikke ville kunne opnå opbakning på grund af de økonomiske effekter for de enkelte kommuner.

Kommunerne kan slutte sig sammen i formelle ”bestillergrupper”, hvor man ser bustrafikken under ét og solidarisk slutter op om ændringer i trafikken og de økonomiske effekter heraf.

En større del af trafikken over kommunegrænserne kunne principielt lægges op som regional trafik, således at den kommunalt finansierede trafik alene er lokal trafik.

#### *Samspil mellem trafik køber og operatør*

Den offentlige myndighed (trafikkøber) og den udførende part (operatøren) er generelt adskilt, og forholdet reguleres via en kontrakt. Med undtagelse af Kystbanen og Øresundstrafikken er banekontrakterne på nettobasis, hvilket betyder, at operatøren har ansvaret for indtægterne. I bustrafikken anvendes bruttokontrakter med kvalitetsincitamer. Bruttokontrakterne indebærer, at det er trafikselskabet og ikke operatøren, der bærer indtægts-risikoen.

Udviklingsmulighederne for et bedre samspil mellem trafik køber og operatør er mange, heriblandt:

Bruttokontrakten mellem Movia og operatørerne kan generelt eller specifikt tilføjes incitamer, og incitamerne kan rette sig direkte mod passagertallet.

Der kan skabes treparts aftaler mellem såvel Movia, operatør(er) og kommune(r) om, at hver part bidrager til at udvikle den kollektive trafik i en bestemt retning, således at der opnås en bedre sammenhæng og synergi.

#### *Stabile økonomiske rammevilkår*

Kollektiv trafik er sædvanligvis en driftsmæssig underskudsforretning og derfor afhængig af bidrag fra offentlige kasser. For banetrafikken gælder, at man indgår langsigtede driftskontrakter, og udbygningen af infrastrukturen er normalt en del af en langsigtet plan. For bustrafikken er vilkårene anderledes. Bustrafikken besluttet individuelt af kommuner og regioner gennem de årlige budgetter, og der er normalt kun små midler til rådighed for at kunne bidrage til anlægsvirksomhed og langsigtede udviklingsprojekter.

Movia bør sikres et robust økonomisk grundlag, så trafikselskabet dels kan have en høj grad af sikkerhed for finansieringen af den løbende drift, dels har mulighed for at udvikle sine produkter og services. Mulighederne er vide og internationalt ser man fx løsninger med særlige transportskatter, provener fra trængselsafgifter og faste tilskudsprocenter til udviklingsaktiviteter.



Indenfor de givne rammer er der flere muligheder for at sikre Movia mere stabile rammer at arbejde under:

Regionen kan øge sit bidrag til trafikskabs udviklingsaktiviteter, gerne med flerårige bevillinger.

Med forbillede i ordningen i Vestdanmark, kan kommunerne medvirke til at finansiere trafikskabs udviklingsaktiviteter.

Movia opererer principielt med etårige budgetter for bustrafikken. Regioner og kommuner kunne uden egentlige omkostninger indgå flerårige aftaler med Movia om omfanget af bustrafikken.

## Initiativpakker

Udredningsarbejdet munder ud i en række initiativpakker, som kan stimulere efterspørgslen efter kollektiv transport og derigennem mindske biltrafikken. De fleste vedrører den service, som hele det kollektive trafiksystem leverer såvel som de fysiske omgivelser, den kollektive trafik fungerer i. Der er tale om tematiske pakker, som kombinerer virkemidler på tværs af trafikarter. En af initiativpakkerne har særligt fokus på de organisatoriske vilkår for den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Der er ikke prioriteret mellem de enkelte initiativpakker, og de kan stimulere hinanden. For hver af pakkerne gælder, at for at den øgede efterspørgsel kan omsættes til et øget passagertal, så forudsættes det, at udbuddet og kvaliteten af den kollektive trafik mindst modsvarer den øgede efterspørgsel på de relevante tider og steder. Det vil typisk indebære et øget driftsunderskud i den kollektive trafik.

For den individuelle trafik er det beregningsmæssigt forudsat, at der ikke gennemføres flere udbygninger af det overordnede vejnet end de, der allerede er vedtaget på nuværende tidspunkt.

### ***Første initiativpakke: Grundproduktet***

Her er fokus på at forbedre udbud og frekvens, rejsehastighed og pålidelighed. Der vil blive indsat flere busser og tog, skabt bedre busfremkommelighed, og gennemført et planeftersyn af den kollektive transport med henblik på at justere primært busruter i forhold til de forandringer, der er sket med transportvaner, virksomheder, borgere, bosættelse og befolkning. Den nyligt etablerede statslige pulje til busfremkommelighed kan formentlig anvendes. Det vil medføre store driftsudgifter at øge det kollektive trafikudbud.

Initiativpakken vurderes frem til 2018 at give 5,9 procent flere kollektive ture og 0,8 procent færre bilture, end man ellers kunne forvente.

***Anden initiativpakke: Information, mobility og markedsføring***

Der etableres en fælles trafikinformations- og markedsføringsorganisation. Der er fokus på information på tværs af de kollektive trafikselskaber i hovedstadsområdet og en sammenhængende indsats med mobility management i form af pendlerplaner; profilering af erhvervskortet; transportplaner for hospitaler og andre steder, hvor der kommer mange mennesker; direkte markedsføring; cykel-tog rejser; rejsegaranti m.m. En del af omkostningerne vil kunne dækkes ved overførsel fra eksisterende budgetter, men især mobility management vil kræve ekstra ressourcer. Initiativpakken vurderes i 2018 at give fem procent flere kollektive ture og 0,7 procent færre bilture, end man ellers kunne forvente.

***Tredje initiativpakke: takster***

Taksterne er steget med 29 procent fra 2002 til 2007, hvilket er tre gange så meget som forbrugerprisindekset og en halv gang mere end stigningen i benzinpriserne. I pakken nedsættes taksterne realt med 25 procent. Økonomisk er der tale om en betydelig satsning. De nedsatte takster er vurderet til at give fem procent flere ture i den kollektive transport og 0,7 procent færre ture med personbil, end man ellers kunne forvente.

***Fjerde initiativpakke: stationsnærhedsprincippet***

Her er fokus på implementering af princippet i overensstemmelse med regeringens Fingerplan 2007. Effektiv implementering af stationsnærhedsprincippet vil resultere i en bystruktur med byfortætning omkring stationerne. Indsatsen er langsigtet, men effekterne er permanente. Økonomisk er der i sig selv ingen omkostninger for den kollektive trafik. Initiativpakken er vurderet til at give 2,3 procent flere kollektive ture og 0,7 procent færre bilture, end man ellers kunne forvente i 2018.

***Femte initiativpakke: baneinfrastruktur***

Der er fokus på forbedret kapacitet mellem København og Ringsted, en letbane i Ring 3, forlængelse og opgradering af S-banelinier, udbygning af metroen med flere etaper og en ny nord-sydgående forbindelse til supplement for Boulevardbanen. I denne pakke indgår endvidere terminalforbedringer samt flere og forbedrede Parkér & Rejs anlæg. Initiativpakken er udgiftstung, men til nogle af initiativerne er der afsat statslige puljemidler. Effekterne på fordelingen mellem transportformer er ikke vurderet.

***Sjette initiativpakke: samarbejde og vision***

Her er fokus på en sammenhængende vision og plan for den kollektive trafik, som bør udarbejdes med Trafikstyrelsen som primus motor. Regionerne og kommunerne udarbejder

trafikhandlingsplaner. Støtte fra statslige puljer gøres afhængig af overensstemmelse med visioner og planer. Movia, indgår med regionerne og kommunerne flerårige aftaler om bustrafikken. Trepartsaftaler mellem Movia, kommuner og busoperatør tages i brug, ligesom incitamentskontrakter udbredes. Initiativpakken er ikke økonomisk belastende, men kræver organisatoriske ændringer og opbakning. Effekterne for fordelingen mellem transportformer kan ikke kvantificeres.

## Litteratur

***Disse rapporter er udgivet i forbindelse med projektet og findes på <http://www.regionh.dk>:***

Tetraplan & A-2: *Før biltrafikken står stille. Hvad kan den kollektive transport bidrage med?*

Tetraplan: *Udviklingen i den kollektive trafik i Region Hovedstaden*

Tetraplan: *Transportvaner i hovedstadsregionen*

Tetraplan: *Parkér & Rejs*

Tetraplan & Trivector (Lund): *Mobility Management og kampagner*

Tetraplan & A-2: *Arbejdsnotat om interviews med nøgleaktører*

A-2: *Organisatoriske rammevilkår for planlægning og gennemførelse af kollektiv trafik*

Otto Anker Nielsen & Alex Landex: *Gennemgang og vurdering af Initiativer for Hovedstadsområdet*

Relation-Lab: *Et udefra-og-ind syn på den kollektive transport i Region Hovedstaden*

Urbanet (Oslo): *Marked og organisering*

Urbanet (Oslo) og A-2: *Informasjon og markedsføring*

Trivector (Lund): *Svenska erfarenheter*

### ***Øvrige centrale rapporter:***

Region Hovedstaden: *Regional udviklingsplan. 2008.*

OECD: *Territorial Review Copenhagen, 2009.*

COWI: *Hvor blev de af?, 2008.*

Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om: *En grøn transportpolitik, 2009.*