

## Stikordsreferat fra Trafikdage i Aalborg, 23. august 2010

### Workshop: Hvad kræver realisering af trafikforligets målsætning om passagervækst?

#### Dagsorden

1. Indledning ved Johan Nielsen og Uffe Nielsen, Danske Regioner
2. Oplæg ved Otto Anker Nielsen, DTU Transport
3. Oplæg ved Thomas Odgaard, Incentive Partners
4. Oplæg ved Preben Vilhof, COWI
5. Oplæg ved Susanne Krawack, Concito
6. Opsamling ved Johan Nielsen og Uffe Nielsen, Danske Regioner

#### 1. Indledning ved Johan Nielsen og Uffe Nielsen, Danske Regioner

*"Størstedelen af den fremtidige trafikvækst skal ske i den kollektive trafik."* Sådan lyder trafikforligets målsætning. Johan Nielsen og Uffe Nielsen indleder workshoppen med at spørge hvor langt vi er om 20 år, i forhold til at opfylde denne målsætning, med følgende svarmuligheder:

- A) Det lykkes!
- B) Det lykkes næsten
- C) Det lykkes slet ikke
- D) Det går kun én vej med kollektiv trafik, og det er tilbage
- E) Aner det ikke / hvad er målet?

De fleste svarer B, C og D, mens stort set ingen vælger A og E. I slutningen af workshoppen bliver spørgsmålet gentaget, og det vil dermed være muligt at se, om de fire oplæg har flyttet på deltageres indstilling.

#### 2. Oplæg ved Otto Anker Nielsen, DTU Transport

Otto Anker Nielsen belyser i sit oplæg, hvad de besluttede baneudbygninger kan forventes at bidrage med, og hvordan banetrafikken derudover kan bidrage til opfyldelse af målsætningen. Han pointerer, at det der virkelig batter noget, er undgå forsinkelser, øge rejsetiden i den kollektive transport samt mindske antallet af skift undervejs. Derudover betyder den samlede rejsetid selvfølgelig også noget. Han spørger deltagerne om, hvor mange der ankom fra København til Aalborg med hhv. fly og tog, hvor stort set alle svarer fly. Hvis rejsetiden dernæst blev sat ned til hhv. tre timer og to timer, er tendensen, at stort set ingen ville vælge fly. I denne sammenhæng er det især forbedring af hovedstrækningen fra København til Århus der virkelig batter i forhold til at få flest muligt over i togene. En anden vigtig faktor er stationsnær byudvikling for at mindske nødvendigheden af en bil. Som forslag til at forbedre baneproduktet, udover det der allerede er besluttet, nævner han bl.a. en Helsingør-Helsingborg forbindelse, mere ambitiøse landanlæg efter Femernforbindelsen, en mere ambitiøs opgradering af det store jernbane H, og bedre korrespondance mellem fjernbanen og den kollektive trafik i de enkelte kommuner.

### Diskussion

Deltagerne bliver spurgt om hvilke tiltag de finder vigtigst inden for jernbanetrafik. Disse er som følger:

- Rejsetid = arbejdstid
- Høj frekvens
- Forsinkelser skal nedbringes
- Betalingsring i hovedstadsområdet
- Stationsnærhed: Målsætning om at arbejdspladser skal ligge < 400 m fra stationen
- Samlet rejsetid med få stop
- Bedre stationer og tog – imødekommenhed / venlighed
- Pålidelighed / kvalitet
- Hurtigere tog
- Kommuneplanlægning
- Fødelinjer (f.eks. busser) til banerne
- Park & Ride strategi – vigtigt at Park & Ride bliver placeret der hvor behovet er

### **3. Oplæg ved Thomas Odgaard, Incentive Partners**

Thomas Odgaards oplæg handler om, hvordan den offentlige trafiks markedsandel kan øges vha. differentierede priser og andre kundevenlige tiltag. Af hovedpunkter nævner han, at generelle takstnedsættelser ikke nødvendigvis er den rette løsning, men at der i stedet bør anvendes effektiv prisdifferentiering. F.eks. er der i dag store rabatter til pendlere og erhvervs kunder, mens de fritidsrejsende betaler fuld pris. Han mener, at det kunne være omvendt, da pendlere ville være der under alle omstændigheder, mens de fritidsrejsende er langt mere prisfølsomme. Han fremhæver også, at den kollektive trafik står stærkest i hovedstadsområdet, og pointerer, at der bør fokuseres på rejserelationer med mange rejsende, samt flere direkte busser og tog, i stedet for at forsøge at "være alt for alle". Desuden nævner han, at kunder i højere grad efterspørger kort rejsetid frem for høj frekvens, selvom høj frekvens ofte er operatørens foretrukne valg på trods af, at dette er en dyrere løsning.

### Diskussion

Deltagerne bliver spurgt om, hvilke økonomiske tiltag der er vigtigst, i forhold til at øge den kollektive trafiks markedsandel. Følgende idéer kommer frem:

- Effektive grupperabatter (f.eks. familierabatter)
- Differentieret prissætning – udnytte kapaciteten bedre
- Rabat til unge
- Gratisdage målrettet mod ikke-brugere
- Gratis og enkelt internet
- Ny struktur i kontantbilletterne (meget dyrt og indviklet)
- Det skal være simpelt
- Gøre det dyrt at køre (alene) i bil
- Markedsføring: Hvilke rabatter gælder hvor?
- Pas på ikke at kannibalisere på cyklisterne

#### 4. Oplæg ved Preben Vilhof, COWI

Preben Vilhof nævner en række tiltag, der i bedste fald kan føre til 50 % vækst i bustrafikken, herunder:

- Satsning på hovedstrømme med direkte og højfrekvente linjer i hele driftsdøgnet
- Sammenhæng mellem bus - tog og bus – bus
- Bedre fremkommelighed (busbaner og busgader) og prioritering af busser i trafikregulerede kryds
- Busbaner i egen tracé i midten af vejene
- Taksten *ikke* vigtigste parameter – dog er nuværende niveau for højt i forhold til bil
- Information til passagerer (f.eks. realtidsinfo ved alle større stoppesteder)
- Forbedret kollektiv trafik sammenholdt med visse restriktioner for biltrafik (gulerod og pisk)
- Kørselsafgifter

#### Diskussion

Deltagerne bliver spurgt om hvilke tiltag der er vigtigst, i forhold til at øge bustrafikkens markedsandel. Følgende forslag bliver fremlagt:

- Sats på stærke strømme
- Opdyrk nye markeder vha. stærke flagskibe (nye busser, direkte ruter samt letbaner)
- Eksterne virkemidler (politikere, piskeffekt m.m.)
- Fokus på, at bustrafikken er en del af en større transportkæde
- Flere fremkommelighedstiltag, hvor der er trængsel i vejnettet
- Sænk ambitionsniveauet om passagervækst i stedet for "pisk"!
- Fastholde tilskuddet til kollektiv trafik
- Opgradere busstoppesteder med realtidsinformation, reklamer, nyheder (reklamefinansieret)

#### 5. Oplæg ved Susanne Krawack, Concito

Susanne Krawack belyser i sit oplæg hvad der, udover hvad der allerede er nævnt, skal til for at opfylde trafikforligets målsætning. Hun fremhæver, at man i Vestdanmark har andre forudsætninger end i hovedstadsområdet, og at det kan være nødvendigt at sætte nye, realistiske mål med alternative løsninger, idet løsninger der er relevante for Hovedstaden ikke nødvendigvis gælder for hele landet. Hun nævner, at der er brug for forskellige løsninger afhængig af:

- Områdets tæthed
- Infrastrukturen (ingen skinner, eller forkert placerede skinner)
- Trængsel (evt. elbiler på vind, hvis ingen trængsel?)

Hun pointerer, at det er vigtigt med nytænkning, og at finde ud af, hvad behovet egentlig er, i stedet for at holde fast i de løsninger, vi plejer.

#### Diskussion

- Målsætningen om 50 % vækst i den kollektive transport skal ikke nødvendigvis gælde i Jylland – det er slet ikke realistisk
- Nødvendigt med kreative løsninger, men hvem skal komme med dem?
- Læg jernbanerne direkte uden for byerne, vha. Park & Ride
- Østjylland: Stort udspreddt bybånd – American Suburban Sprawl
  - o Man siger, at det østjyske bybånd defineres af E45, men hvorfor er det kun i Nordjylland, der kører X-busser på motorvejen?
- Trekantsområdet: Langt de fleste kører i bil, grundet lille trængsel, få parkeringsrestriktioner og dårlig togbetjening (færre end ét tog i timen)
- Hvis man skal have effektiv fjernbanetransport, skal toget ikke helt ind til "sækbangården" i Århus City

## 6. Oplæg til paneldiskussion ved Johan Nielsen og Uffe Nielsen, Danske Regioner

Johan Nielsen og Uffe Nielsen afrunder oplæggene med følgende pointer og åbne spørgsmål:

- Der er meget vi ikke ved.
- Hvad kan vi gøre for at blive klogere?
- Effektivitet af løsningsmetoder?
- Hvor langt når vi?
- Hvem skal tage ansvar for at vi kommer i mål?

### Panel diskussion

Slutteligt bliver der diskuteret mellem deltagerne og de fire oplægsholdere. Følgende pointer kommer frem:

- Man burde vedtage bedre transport mellem landets fire metropoler, og mellem de større byer i Østjylland og Trekantsområdet.
- Hvis frekvensen øges til f.eks. fire tog i timen i Øst- og Sønderjylland ville det virkelig batte.
- Bedre billetsystem og større overskuelighed er vigtigt, for at øge gennemsigtigheden i den kollektive trafik.
- Hvis målet er at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen – hvad kan så nedlægges i Jylland?
  - o Landbusser med meget få passagerer, samt stationer med få passagerer.
  - o Kollektiv trafik er ikke nødvendigvis mere miljørigtig.
  - o Optimere køreplanerne, og indføre telebusser.
- I mange jyske byer er der trods alt en rimelig god belægning, især ved feederforbindelser til hovedstaden.
- Der skal ikke mange passagerer til, for at en bus har bedre CO<sub>2</sub>-udslip end biler. Størstedelen af omkostningerne går til chaufførløn – derfor er det ikke nødvendigvis billigere at køre med små busser.
- At nedlægge alle enkeltsporede jernbaner er et dumt kriterium. Der bør i stedet kigges på belægningen.

## **7. Afslutning**

Som opfølgning på den indledende rundspørge, stilles nu det samme spørgsmål – hvor langt vi er om 20 år, i forhold til opfyldelse af målsætningen – hvor svarene nogenlunde ligger på samme niveau, omend en anelse mere positive.