

DEPARTEMENTET

Dato 26. august 2011
J. nr.

Center for Erhverv og Analyse

Ute Stemmann
Telefon 33 92 33 56
uts@trm.dk

Referat for workshoppen om uforudsete forsinkelser den 23/08-11

Mødeleder: Ute Stemmann, Transportministeriet

Dagsorden

1. Indledning og kort oplæg ved Ute Stemmann, Transportministeriet
2. Korte oplæg ved
 - Henrik Nejst Jensen, Vejdirektoratet
 - Jens W. Brix, Trafikstyrelsen
 - Katrine Hjorth, DTU
 - Camilla Brems, DTU
6. Diskussion og afrunding

Opsamling fra oplæggene/diskussionen:

- Generelt: Trængsel medfører længere rejsetid og samtidig en større spredning af rejsetiden.
- Vejdirektoratet: VD kalder normalt uventet forsinkelse for regularitet.
- I modelberegninger tillægges forsinkelser normalt 50 % oveni enhedsprisen for fri rejsetid. Det bør sandsynligvis være større for uventet forsinkelse og mindre for forventelig forsinkelse. Vejdirektoratet foreslår, at en ny metode i stedet for forsinkelse bør beregne spredningen i rejsetiden.
- Der sættes dog i diskussionen også spørgsmålstejn ved, om man ikke bør fastholde nuværende metode som bedste bud, i og med at en ny metode formentlig har lange udsigter.
- Trafikstyrelsen: Tre metoder til at opgøre/måle rejsetider/forsinkelser ved banetrafikken, som sigter på at beregne middelforsinkelser:
 - Simuleringer, hvor man opbygger en art virtuel modeljernbane og antager, at denne svarer til virkeligheden, selvom det i prak-



sis er umuligt at medtage en række forhold af afgørende betydning såsom hændelser, planlægning og organisering mm.

- Statistisk metode, hvor kapacitetsbelastningen (fx beregnet vha UTC-metoden med "sammenpressede grafer") sammenholdes med statistiske data for forsinkelser, hvorved man uddrager generelle sammenhænge mellem kapacitet og middelforsinkelse. Det er dog en "alt andet lige-betragtning" i forhold til dagens situation uden andre forhold end kapacitet.
 - Simple antagelser fx baseret på overordnet statistik. Et eksempel er S-tog til Helsingør/Roskilde. I dag er gns. forsinkelse 100 sek. på s-banen og 200 sek. på fjernbanen; i 2020 regnes med halvdelen, fordi dette er aftalt som mål i DSB's og Banedanmarks såkaldte præcisionsmanifest. Det er selvsagt noget løst funderet og uden hensyntagen til de mange detaljer.
- Omhyggelig driftsplanlægning fremhæves som en måde til at undgå forsinkelser, fx i Japan, hvor også små detaljer i togdriften er nøje planlagt, såsom hvor et tog præcist skal standses ved perronen, hvilken dør hver passager skal benytte osv. Hertil kommer en omhyggelig kvalitetssikring med nøje registrering af og opfølgning på selv små problemer.
 - S-banen i Danmark benytter sig – i modsætning til fjerntrafikken – meget af "tilbagefaldsplaner". Uplanlagte togafgange giver en konstant adhoc-situation, som skaber forsinkelser og kaos. Det finder ikke sted i Japan.
 - Forskel i, hvad metoder faktisk måler: uforventede (metode 1) vs. forventede (metode 2) forsinkelser?
 - Der blev desuden nævnt en tilsvarende planlægnings/rettidigheds-problemstilling inden for vejtrafik, konkret i sammenhæng med ledningsarbejder. Allerede når man beslutter at anlægge en ledning medfølger det fremtidig vedligehold og dermed potentielle forsinkelser i vejtrafikken. De kunne nedbringes, hvis sådanne arbejder blev forceret eller koordineret, hvilket dog sjældent synes at være tilfældet.
 - Plenum: Informationer er vigtige i sammenhæng med forsinkelser. Det diskuteredes derfor, hvordan man modelteknisk og samfundsøkonomisk kan håndtere effekter af information.
 - DTU: Relevant for modelopbygning: Der haves observationer af rejsetidsvariabilitet – men hvordan bruges de til at konkludere på fremtidens omfang og mønstre af uforudsete forsinkelser, altså hvordan bruges de i trafikmodeller?



- To muligheder: enten baseret på individers præferencer (planlægning af dagens gøremål) eller baseret på systemtekniske opgørelser af gennemsnit/varians
- Spørgsmål, hvilken tilgang man skal vælge i LTM: Bør der tænkes innovativt eller giver det mening at kopiere de internationalt afprøvede tilgange (fx Sverige)?
- AAU: Der påpeges, at oplæggene ikke tager højde for det praktiske valg i planlægningen, fx giver nedlagte ledninger øget forsinkelse ved nedbrud af ledningsnettet – spørgsmål derfor, om indsatsen skal rettes mod at nedbringe uforventede forsinkelser (i eksemplet: reovering eller opgravninger). Evaluering mangler.
- Hvordan kan man undgå uforventede forsinkelser ved at gøre dem forventede?
- DTU: Konsekvenserne af en forsinkelse er afgørende for, hvornår individet kører. Der er derfor stor forskel på, om trafikanterne tager hjemmefra i god tid (såsom mødetid i lufthavn vs. arbejde).
- Plenum: Der observeres, at folk ved nogle lejligheder, fx ved kørsel til lufthavnen (netop hvor rejsetiden har en stor værdi), har en tendens til at undgå offentlig transport af frygt for at miste kontrol over rejsetiden. Det diskuteredes her forskelle mellem forventede og uforventede forsinkelser. Det blev påpeget, at forventede forsinkelser allerede er lagt ind i køreplanen. Det påpegedes dog, at der her er tale om forventede (i køreplanen), og ikke uforventede forsinkelser.
- Vejdirektoratet: der bør også laves ”hverdagsmodeller” i og med at der er faste hverdagsmønstre, og at der er forskellige konsekvenser, når der betragtes hhv. det korte og lange sigt, der bør indgå i en ”longterm”-modellering.
- DTU: Hertil knytter sig dog også spørgsmålet, hvordan opdelingen mellem dag-til-dag variationen og enkelte hændelser skal være? Hvor går skillelinjen?
- AAU: Kan trafikken i praksis ikke omdirigeres, for at mindske trængsel og forsinkelser, når uforudsete hændelser opstår?
- DTU: Den samfundsøkonomiske værdi af uforudsete forsinkelser skal sættes i forhold til værdien af tabt gods ved uheld i myldretiden på en given motorvej. I de fleste tilfælde vil værdien af forsinkelser overstige værdien af godset.



- Bedre trafikledelse og -planlægning kan vise sig at have stor samfundsøkonomisk gevinst?

Side 4/4

UTS