

Special session: Fremtiden er kollektiv

”Hvorfor kollektiv trafik?”

Peter Andreas Rosbak Juhl, udviklingschef, Movia
Formand for Vejregelgruppen for Kollektiv trafik og BRT
Aalborg Trafikdage 2019



Agenda

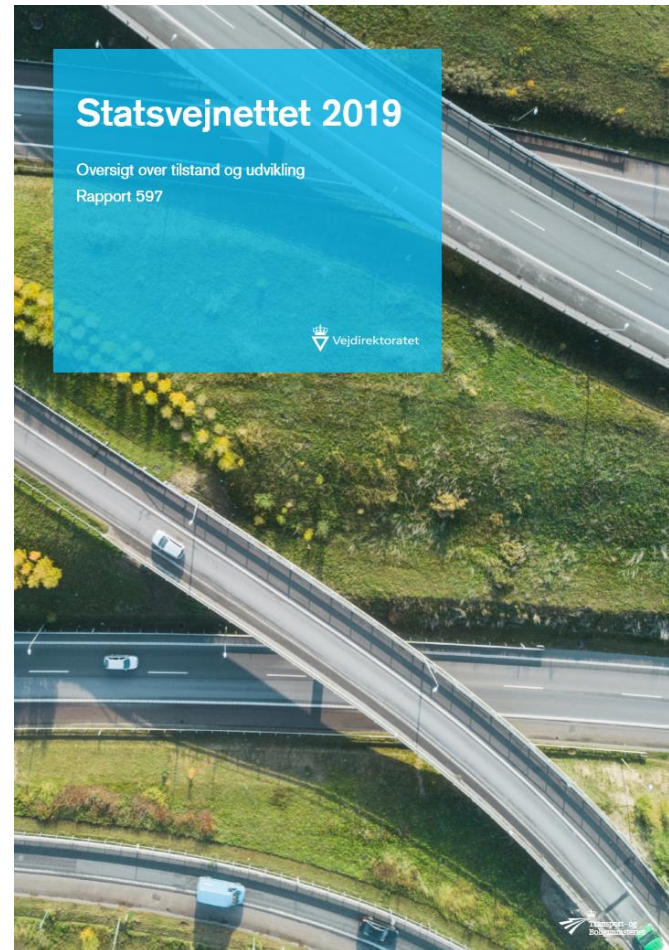
1. Klima og trængsel
2. Rejsetidsgevinster
3. BRT-net og road pricing

Klimaet kalder

- Bred enighed om at der skal sættes ind ift. at reducere drivhuseffekter
- Regeringen har sat ambitiøst reduktionsmål
- Omstillingen af busserne er godt i gang efter flere år med test
- Omstillingen af biltrafikken vil (formentlig) tage længere tid
- På længere sigt ...
 - vil den kollektive transport miste en betydelig fordel i kampen om investeringer

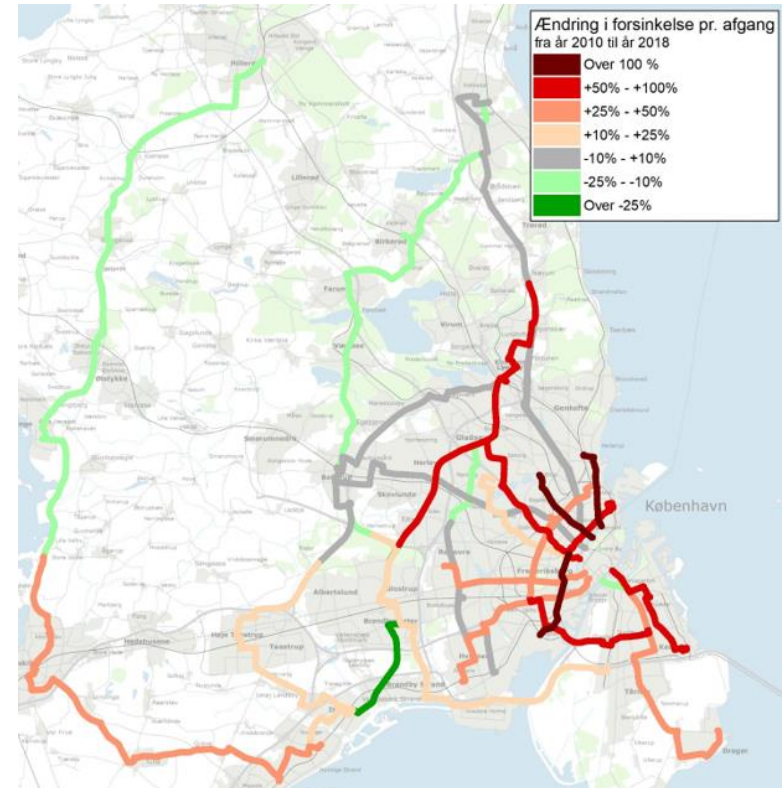
Trængslen på vejene stiger

- Vejdirektoratets analyse af trængsel i hele landet
 - Biltrængslen på vejene i Region H i perioden fra 2010-2016 er steget med 25 pct.
 - Samfundsøkonomisk tab i hele landet = 24 mia. kr. pr. år
 - Samfundsøkonomisk tab i Region Hovedstaden = 10 mia. kr. pr. år



Også bustrængselen stiger

- Busforsinkelsen er steget med 17 pct. fra 2010-2018. For S-busserne er tallet 7 %
- Særligt den kritiske trængsel er steget
- Bustrængselen stiger primært på veje i det centrale København og omkring København.
- Bustrængselen er relativ lav de strækninger, hvor der er investeret massivt i businfrastruktur (Nørre Campus og Frederikssundsvej)
- Den samlede passagerforsinkelse i hovedstadsområdet vurderes at koste samfundet 2 mia. kr. årligt

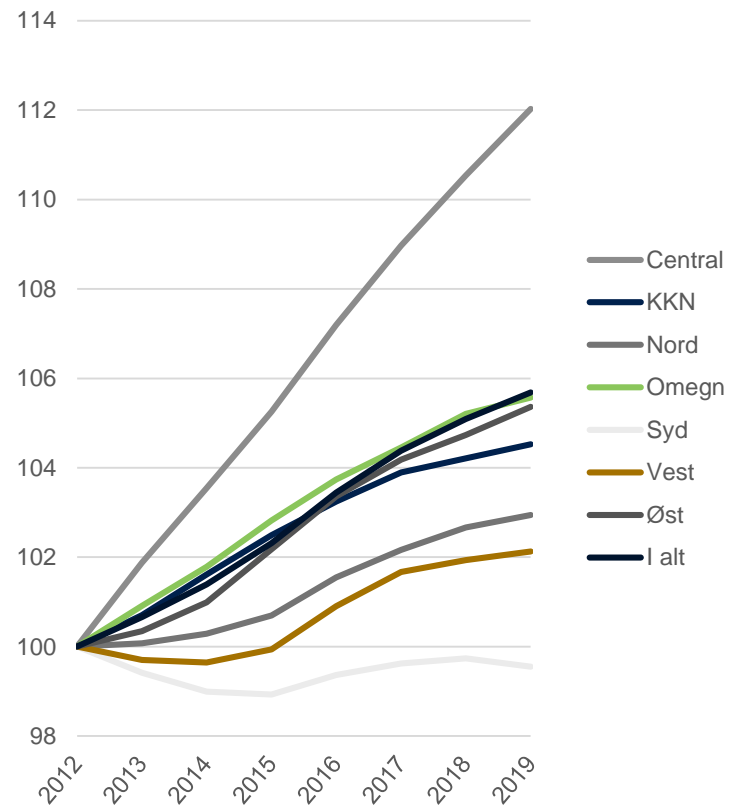


Hvad driver trængslen?

Flere borgere på Sjælland

- Udvikling 2012-2019: + 6 % = 140.000 borgere
- Forventes yderligere 200.000 de næste 10 år
- Alle områder tiltrækker flere borgere
 - Undtagen Sydsjælland og Lolland-Falster
 - Flest i centralkommunerne

Befolkningsudvikling pr. område (2012 = Indeks 100)

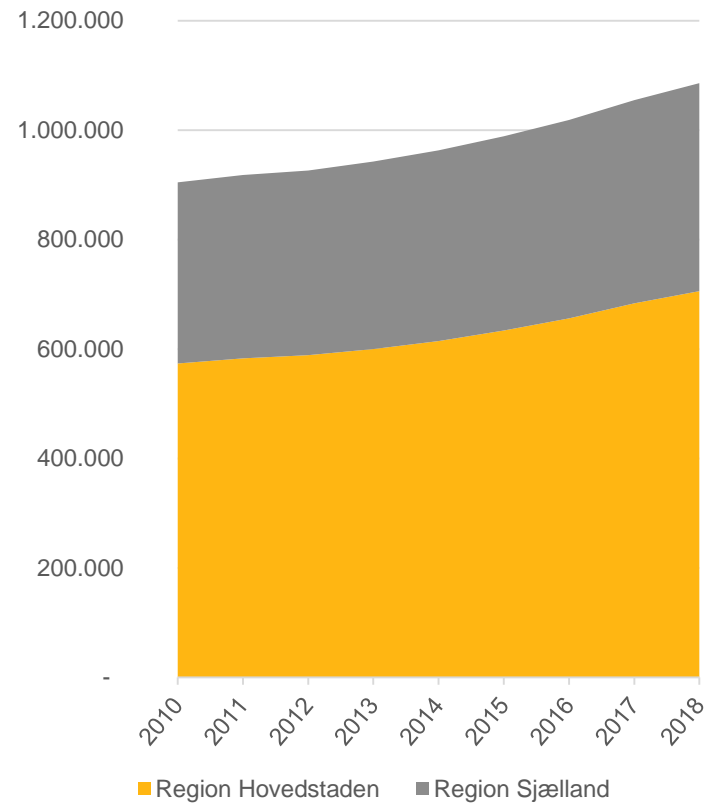


Flere biler

I Region Hovedstaden og Sjælland

- 20 pct. vækst siden 2010
- Fra 900.000 til 1,1 mio. biler

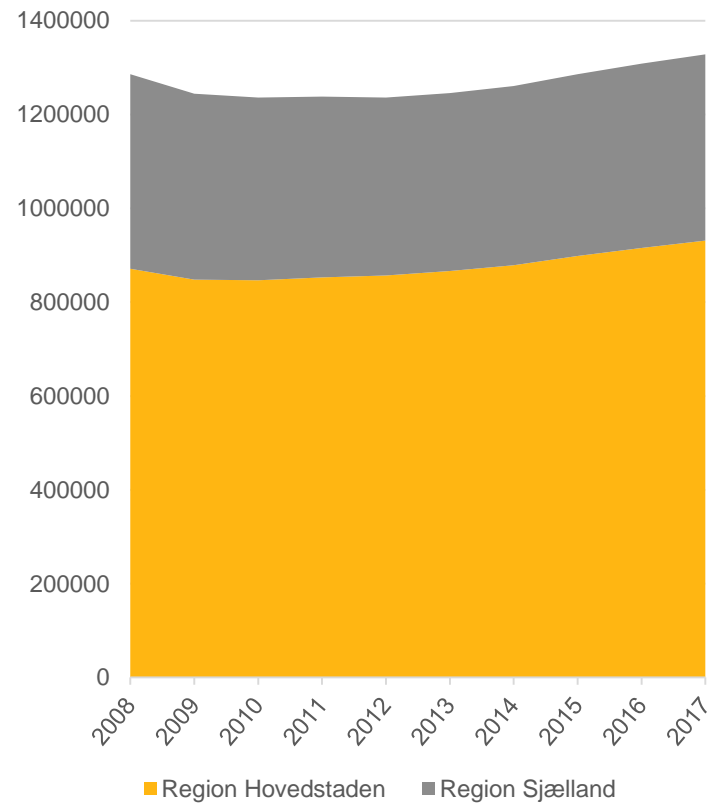
Personbiler i alt, Region Hovedstaden og Sjælland, 2010-2018



Højere beskæftigelse

- Flere skal til og fra arbejde i myldretiden
- 3 pct. stigning i beskæftigelsen siden 2008

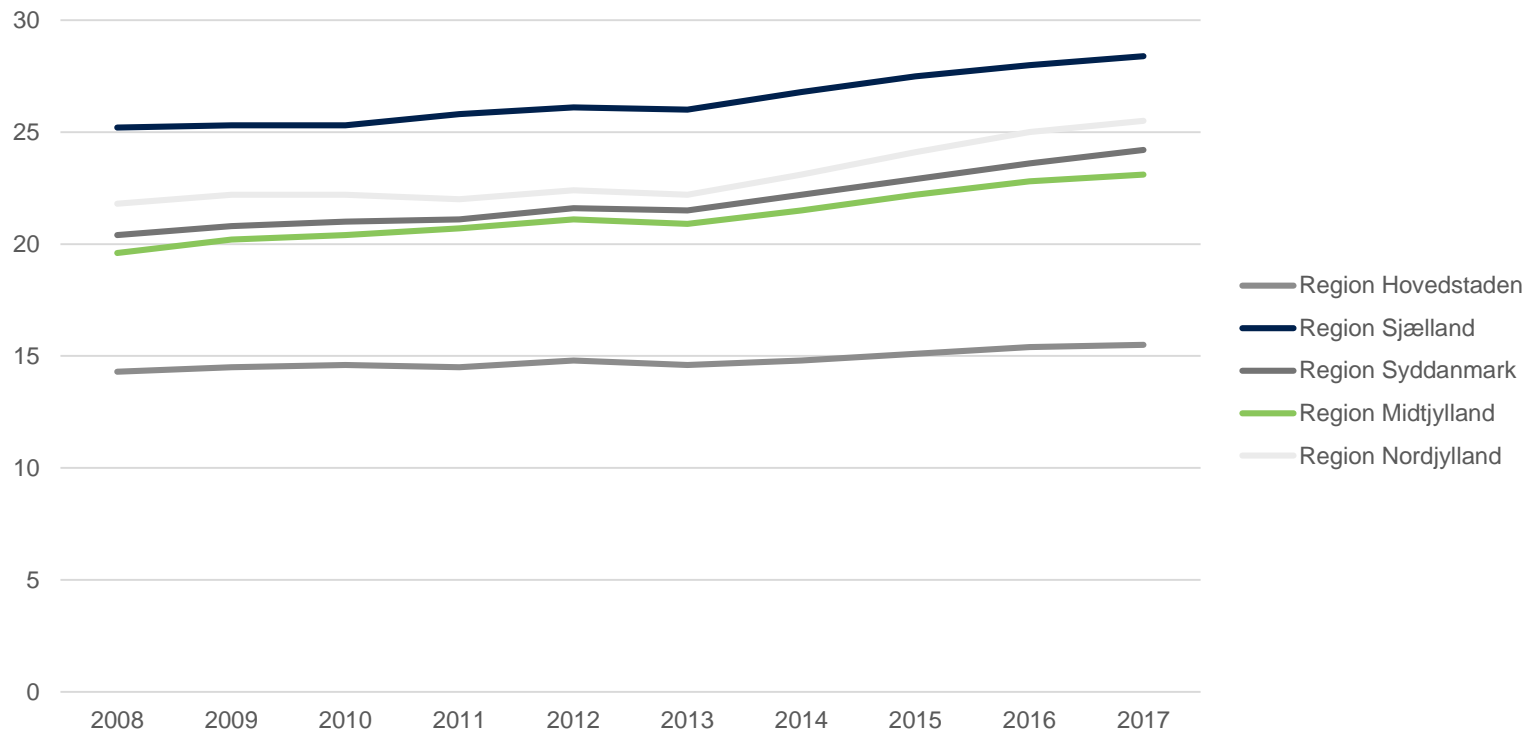
Beskæftigelsen i Region Hovedstaden og Sjælland, 2008-2017



Vi pendler længere

- Særligt borgere i Region Sjælland pendler langt

Udvikling i pendlingsafstanden (gns. km pr. dag), 2008-2017

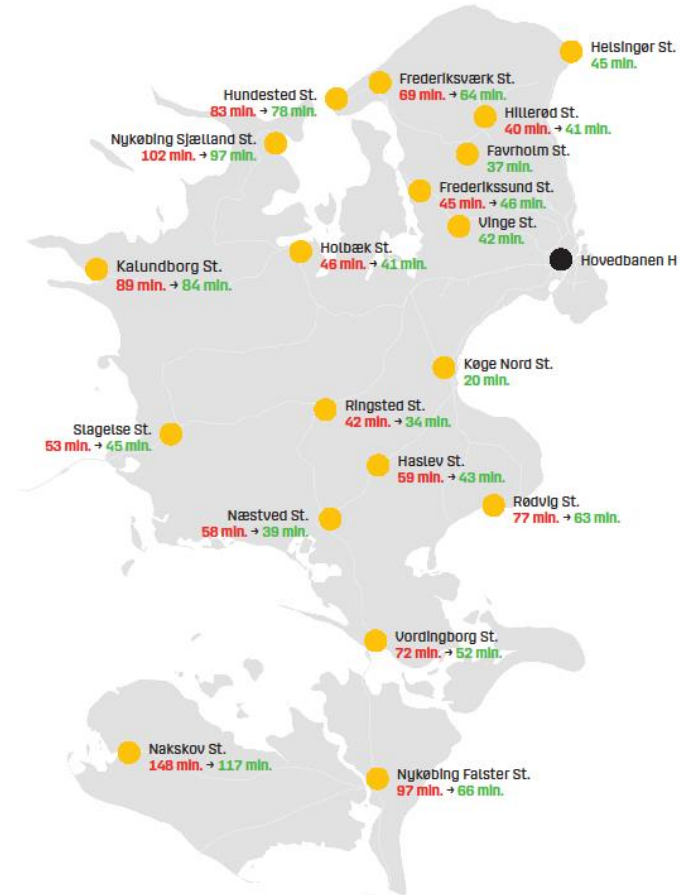


Rejsetidsgevinster

Baneinvesteringer skaber rejsetidsgevinster

Eksempler:

- Ringsted til København
 - 8 minutter hurtigere
- Rødvig til København
 - 14 minutter hurtigere
- Haslev til København
 - 16 minutter hurtigere
- Nykøbing Falster til København
 - 33 minutter hurtigere



BRT-net omkring Hovedstaden

BRT-net supplerer banerne

- Tager udgangspunkt i S-busnettet

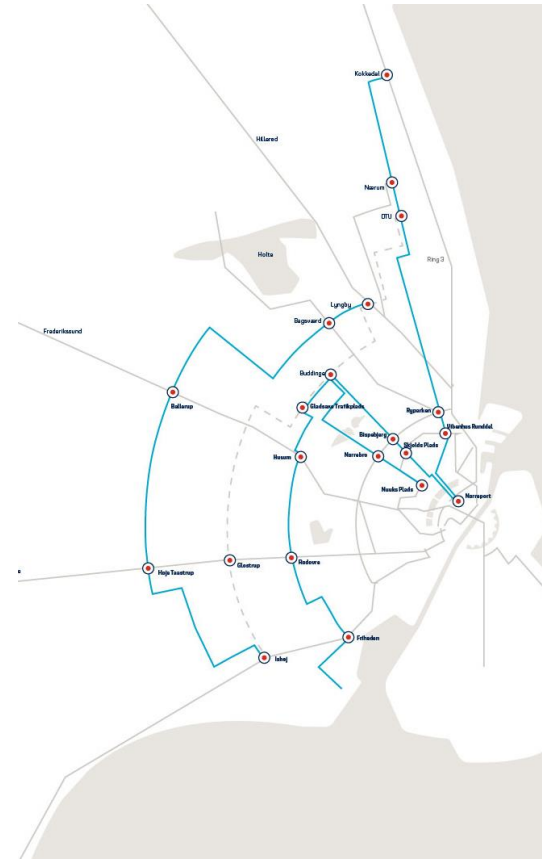
- 150S
- 200S
- 250S
- 400S
- 6A

- Anlægsomkostninger
 - 10 mia. kr. for x km

- Passagervækst
 - 12 mio. pr. år

- Samfundsøkonomisk afkast
 - Op til 7 pct.

BRT-net omkring København



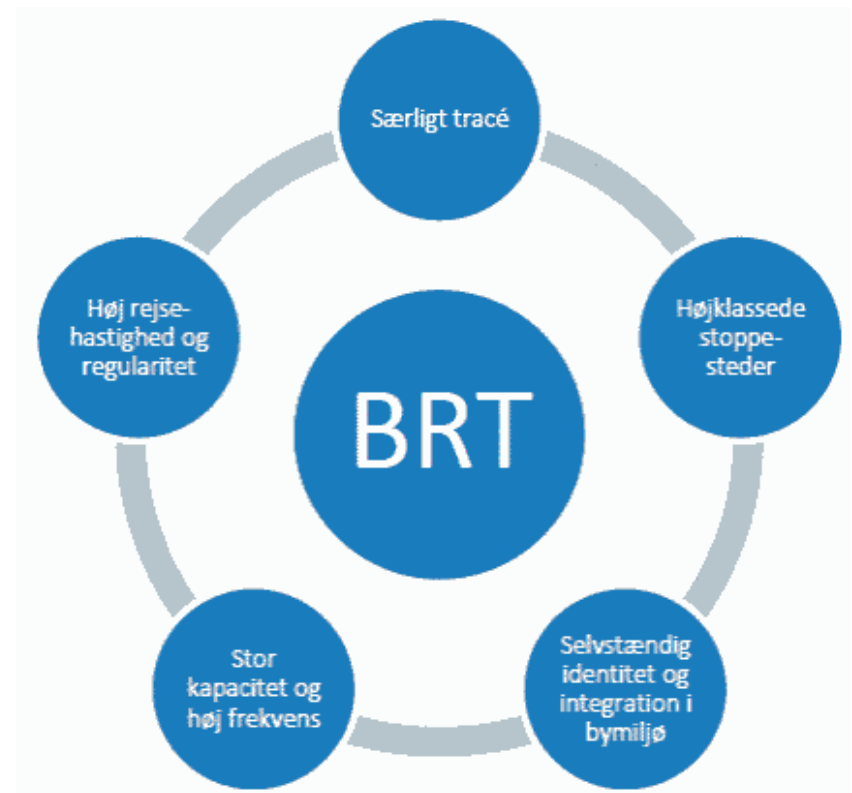
Hvorfor et BRT-net?

- Som passager: Trængselsfri kollektiv transport kommer hurtigt og behageligt gennem trafikken
- Tid: Kan anlægges relativt hurtigt: Inden 2030
- Økonomi: Anlægsinvesteringen er lavere end ved skinnebårne systemer
- Ingen CO²: Forventeligt vil el-teknologien gøre busdriften emissionsfri inden for en kortere årrække
- Byudvikling: Understøtter både boliger og erhverv samt byfortætning
- Sammenhæng: Supplerer og øger adgangen til banerne

Hvad kræver BRT?

- Vilje til investering i kollektiv transport
- Prioritering af kollektiv bustrafik i byen og på vejene
- Samarbejde på tværs af kommuner, region og stat

Væsentlige elementer i BRT-systemer



Perspektiver for road pricing

Kommission undersøger roadpricing

- VLAK-regeringen nedsatte primo 2019 en "Kommission for grøn omstilling af personbiler i Danmark", hvor der bl.a. stod:

*"Kommissionen skal opstille konkrete forslag til finansiering inden for skatte-, afgifts- eller tilskudssystemet, herunder tiltag inden for transportområdet (her indregnes også bilrelateret elafgiftsniveau), fx omlægning til teknisk baserede bilafgifter, **roadpricing**, vejafgifter mv., så de indtægter, der forsvinder i takt med den grønne omstilling, kan tilvejebringes på anden vis"*

- Kommissionen skal afrapportere inden udgangen af 2020 med en delrapportering ultimo 2019
- Den nye S-regering arbejder for at fremrykke endelig afrapportering – dette er ikke endeligt bekræftet
- Kommissionen ledes af Anders Eldrup, øvrige medlemmer er repræsentanter fra forskningsverdenen samt embedspersoner fra relevante ministerier. Movia indgår i følgegruppe.

Roadpricing giver stor vækst i den kollektiv trafik

- Busfremkommeligheden forventes at blive forbedret, hvilket reducerer antallet af bustimer og øger passagerindtægterne
- Buslinjer i de store pendlerkorridorer vil opleve udfordringer med kapaciteten – behov for investeringer i infrastruktur (BRT og +Way) samt øget drift/kapacitet
- Antallet af passagerer i busdriften forventes at stige med ca. 10 pct. per hverdagsdøgn, hvilket øger billetindtægterne

Tak for ordet!