

## Metaoplysninger

Paperets titel	Hvorfor forsvandt pendlerne fra den kollektive trafik ?
Forslag til emneindplacering	"Mobilitet og adfærd"  Muligvis kan indlægget i stedet dyrkes som en Workshop.
Om paperet har været præsenteret på andre konferencer	Nej.
Omhandler paperet et projekt, som tidligere har været præsenteret på Trafikdagene?	Transportvaneundersøgelsen er præsenteret flere gange og på mange måder. Netop denne vinkel er ikke præsenteret før.
Forfatterens: - Navne - Firma/organisation - Tlf - Email - Land	Hjalmar Christiansen Specialkonsulent, Transportvaneundersøgelsen Center for Transport Analytics, DTU  Danmarks Tekniske Universitet Bygning 116B 2800 Lyngby Direkte telefon 45 25 65 08 hjc@transport.dtu.dk www.transport.dtu.dk
Hvem der er korresponderende forfatter	Hjalmar Christiansen
Hvem præsenterer paperet på Trafikdage	Hjalmar Christiansen

## Indlæggets baggrund og formål

En af de mest markante udviklinger i de 14 år med kontinuert transportvaneundersøgelse er for den kollektive markedsandel blandt (arbejds)pendlere.

Det samlede nationale resultat ser således ud:

år	Kollektiv markedsandel arbejdspendlere
2010	9.8%
2011	10.6%
2012	10.2%
2013	10.5%
2014	9.8%
2015	9.8%
2016	10.3%
2017	8.7%
2018	7.1%
2019	8.9%

Der ses et nogenlunde konstant niveau frem til 2016, fulgt af et pludseligt og markant fald i 2017. Med cirka 5000 observerede pendlerture per år er faldet klart signifikant. Med data for både 2017, 18 og 19 kan det tilføjes, at der ikke kan være tale om et enkelt års udsving.

Indlæggets formål og hovedindhold er at foretage en ”accident investigation” for dette pludselige fald.

## Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Med udgangspunkt i Transportvaneundersøgelsen udforskes strukturen i udviklingen blandt kollektiv pendlere. Metodisk anvendes den simple fremgangsmåde, hvor mulige forklaringer søges be- eller afkræftet ved simple tabeller og tidsserier fra Transportvaneundersøgelsen.

Dertil har det været nødvendigt at indsamle en del data om takstændringer, sporarbejdsperioder mv. for at skabe overblik over de forskellige påvirkninger.

## Resultat og konklusion

Den oftest hørte forklaring handler om biler og bilpriser. Denne forklaring kan demonteres, af flere årsager: Faldet genfindes, når markedsandelen opgøres for bilejere og ikke-bilejere hver for sig. Udviklingen genfindes ikke ved de øvrige turformål. I de centrale dele af Københavnsområdet modsvares faldet i kollektiv pendling af en tilsvarende stigning i cykelpendlingen. Og endelig: Der er ingen pludselig ændring i vilkårene for bilkøb eller bilejerskab i foråret 2017. Af alle de nævnte årsager må ”biler” afvises som årsag.

Undersøgelsen leder frem til en vigtig pointe: En hovedforklaring ligger ved personer, som har kørekort og fri parkering ved arbejdspladsen. Den kollektive markedsandel i denne gruppe er omtrent halveret på 2 år. I absolutte tal kan denne gruppe stort set forklare hele bortfaldet i kollektive pendlere. Resten kan forklares ved stigende cykelpendling i København.

Konklusionen er dermed, at der er sket en ændring i foråret 2017, som betød, at pendlere med et reelt alternativ pludseligt fravælger den kollektive trafik i endnu højere grad end tidligere.

Det er ikke muligt med sikkerhed at påvise præcis hvilken ændring, som har udløst dette. Men der er stærke indicier for at årsagen skal søges i Takst Sjælland og Takst Vest reformerne.

Det leder frem til et par resultater om pendlernes rejsemønstre, baseret på TU data for alle pendlere. "Alle pendlere" er vigtigt, fordi fokus er på det samlede marked for at forstå, hvorfor den kollektive trafik ikke tiltrækker flere. Delkonklusionerne er: 34% af alle pendlerrejser har mere end en destination. Under halvdelen af pendlernes ture har karakter af pendling. Samt: den gennemsnitlige pendler har ca. 4 pendlerdage pr uge.

Herfra kommer så hovedkonklusionen: Takstreformerne bygger på en antagelse om at den "typiske" pendler rejser mellem bolig og fast arbejdssted 4-5 gange pr uge og kun har få andre ture/rejser. Denne antagelse må, med ovennævnte viden, betegnes som en misforståelse: Pendlernes rejsemønstre er meget mere komplekse end blot frem og tilbage.

Det må formodes, at denne misforståelse således er hovedårsagen til faldet i kollektiv markedsandel blandt pendlere.