

Alternativer til banen

Michael Knørr Skov

"Årligt foretager danskerne 600 millioner rejser med en af vores fælles kollektive løsninger ... svarer til to rejser om ugen for hver eneste dansker, og 58 procent af disse rejser er med tog."

Værdier påvirker bekymringer og motivation



Social impact



Self-transcendence

Life changing



Provides hope



Self-actualization



Motivation



Heirloom



Affiliation and belonging

Emotional



Reduces anxiety



Rewards me



Nostalgia



Design / aesthetics



Badge value



Wellness



Therapeutic value



Fun / entertainment



Attractiveness



Provides access

Functional



Saves times



Simplifies



Makes money



Reduces risk



Organizes



Integrates



Connects



Reduces effort



Avoids hassles



Reduces cost



Quality



Variety



Sensory appeal



Informs



Det er selvfølgelig, at vi som samfund kan købe bustrafik for de penge, der bruges på jernbaner i områder med lave passagertal.

Det er mindre selvfølgelig, at opgøret med disse lokale baner helt objektivt kan indveje immaterielle værdier som herlighed, affektionsværdi, identitet og komfort i grundlaget.





Vi ved, at tilgængelighed er væsentlig for befolkningens strukturelle efterspørgsel. Derfor skal den kollektive trafik have et hurtigt landsdækkende hovednet, som er dobbeltstrengt på steder, der er kritiske for køreplanens robusthed. Hovednettet skal have kobling til et stærkt kollektivt trafiknet i alle byer med over 50.000 indbyggere. Det gælder hovedstadsområdet og 11 byer fordelt i hele landet, hvor i alt 2,5 mio. danskere bor. Der er vist i dette segment, hvor byer som Aarhus



Udfordring: Høj tilgængelighed er væsentlig for befolkningen. En væsentlig forudsætning for et let og billigt offentligt transportnet.

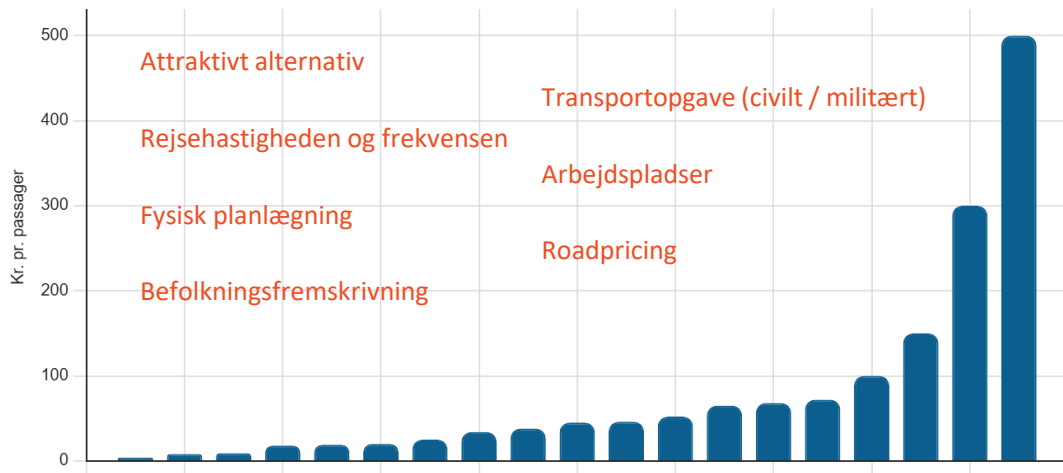
– direkte fra by til by. Med togenes levetid og en lang planlægningshorisont for infrastrukturen vil det betyde, at vi i årtiet 2030-2040 bør nå frem til en skitse til en investeringsplan, der giver høj hastighed med næste generation af tog.

den har sin oprindelse på andre politikområder end transporten. Ambitionerne skal måske udtrykkes set fra Erhvervsministeriet, Økonomiministeriet, Forsvarsministeriet eller Udenrigsministeriet og derefter virkeliggøres med Transportministeriet som omdrejningspunkt. Et første skridt kunne være et fælles skandinavisk tiltag, der

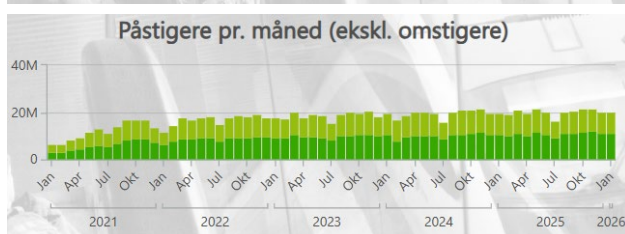
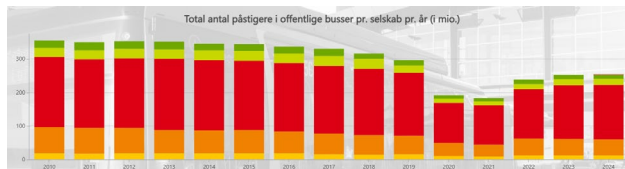
Hvornår er det for dyrt?

Politiske beslutningsgrundlag for danske trafikprojekter bygger på:

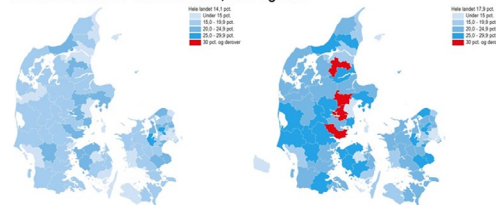
- Behovsanalyse
- Projektbeskrivelse
- Samfundsøkonomisk analyse
- Miljøkonsekvensvurdering
- Økonomi
- Høringssvar
- Regionale og nationale effekter på bosætning, erhvervsliv og arbejdskraft



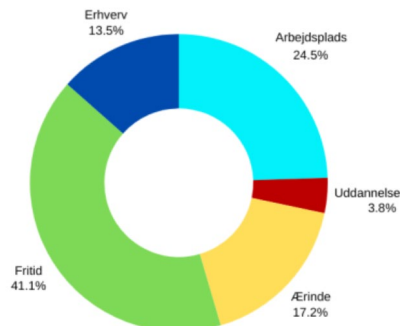
Trafikken aktuelt



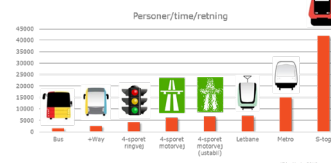
Andelen af familier med flere biler, 2011 og 2021



Kort: Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.



Estimerede belastningsgrader på statsvejnettet inkl. Sund & Bælt, 2035



Jernbaneloven af 8. maj 1894 - LOV nr 88

Lov om Anlæg og Drift af Private Jernbaner (* 1)

VI CHRISTIAN DEN NIENDE, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn,

Transportministeriet

Et grønnere transportsystem

Maj 2011

Transportministeriet

Afale mellem regeringen
(Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne,
Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti,
Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om:

En grøn transportpolitik

29. januar 2009

SKITSEFORSLAG TIL EGNSPLAN FOR

STORKØBENHAVN

UDARBEJDET 1947 AF EGNSPLANKONTORET

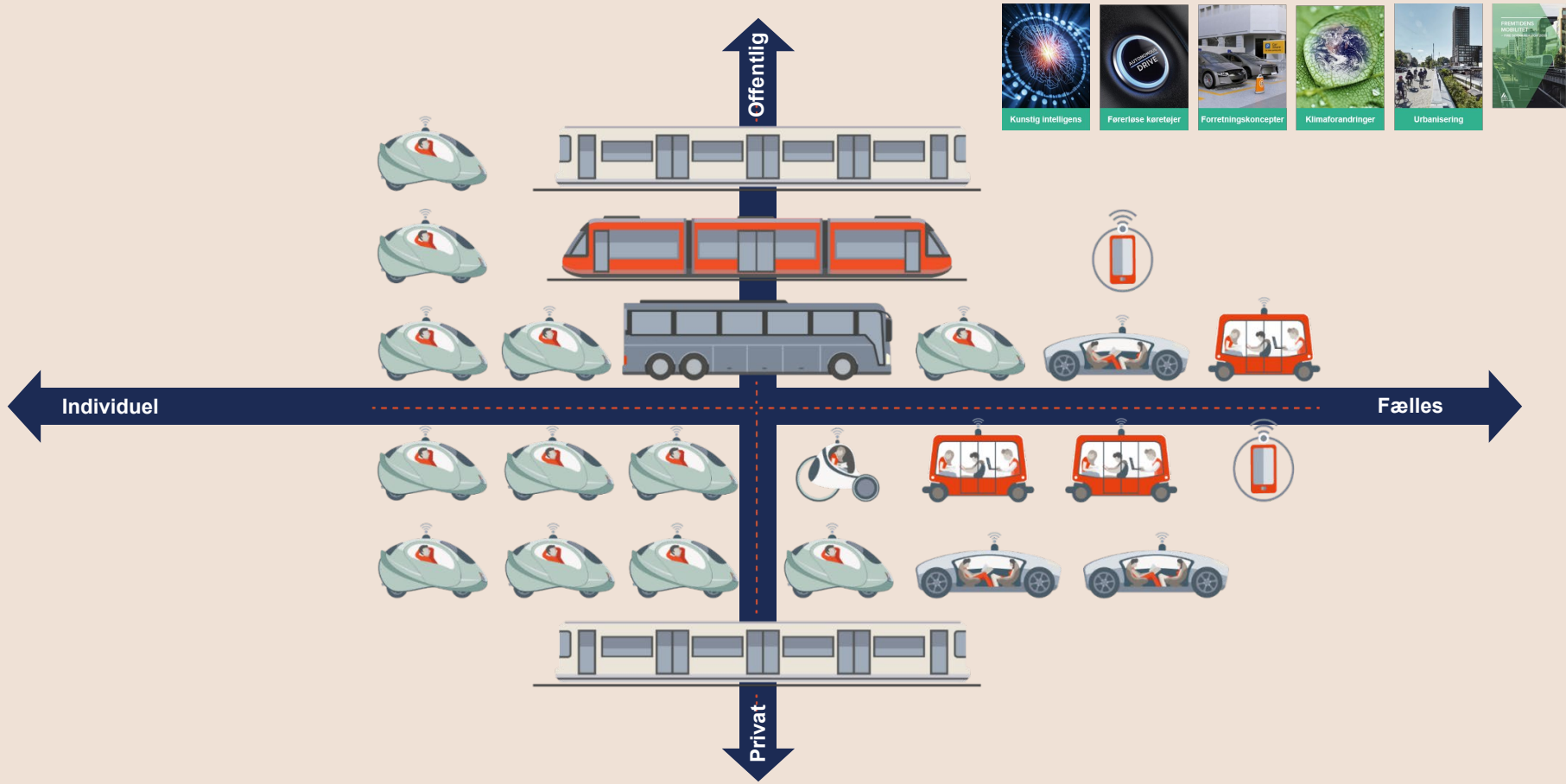
(TEKNISK KONTOR FOR UDVALGET TIL PLANLÆGNING AF KØBENHAVNSEGEN)

TOGFONDEN DK

Skæbnings, der betragtes
Højhastigheds
Bredbånd
Højhastigheds
Højhastigheds
Højhastigheds

Trafik
2005
Grafisk og teknisk

Trafikministeriet 1993



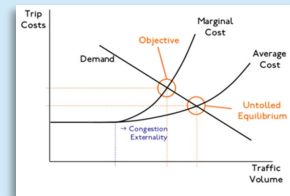
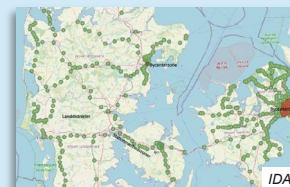
Kørselsafgifter i Danmark – forslag

Systemet

- GNSS baseret
- EETS direktivet
- Robust og intuitivt opkrævningsprincip
- Tidspunkt og sted
 - Distancebaseret (ikke tidsbaseret)
- Privacy by design og edge vs. central computing

Optrækning og provenu

- Takster jf. eksternaliteter (Pigout, Vickrey)
 - Ekskl. CO₂ (ETS2 fra 2027)
- Grundtakst for vejbenyttelse
- Provenufordeling lokal vs. national



Syv anbefalinger

- 01 Gentænk stationsbyen for det 21. århundrede
- 02 Potentialet er mere interessant end historien
- 03 Fysisk planlægning
- 04 Nedbring jernbanens omkostninger
- 05 Pendlings-egne buskoncepter
- 06 Udvælg case-område for selvkørende teknologi
- 07 Læs vores artikel i Altinget, 22/9 2025



Landsbyerne – nu og i fremtiden



Vejledning om planlægning
for omdannelseslandsbyer

Januar 2020

