



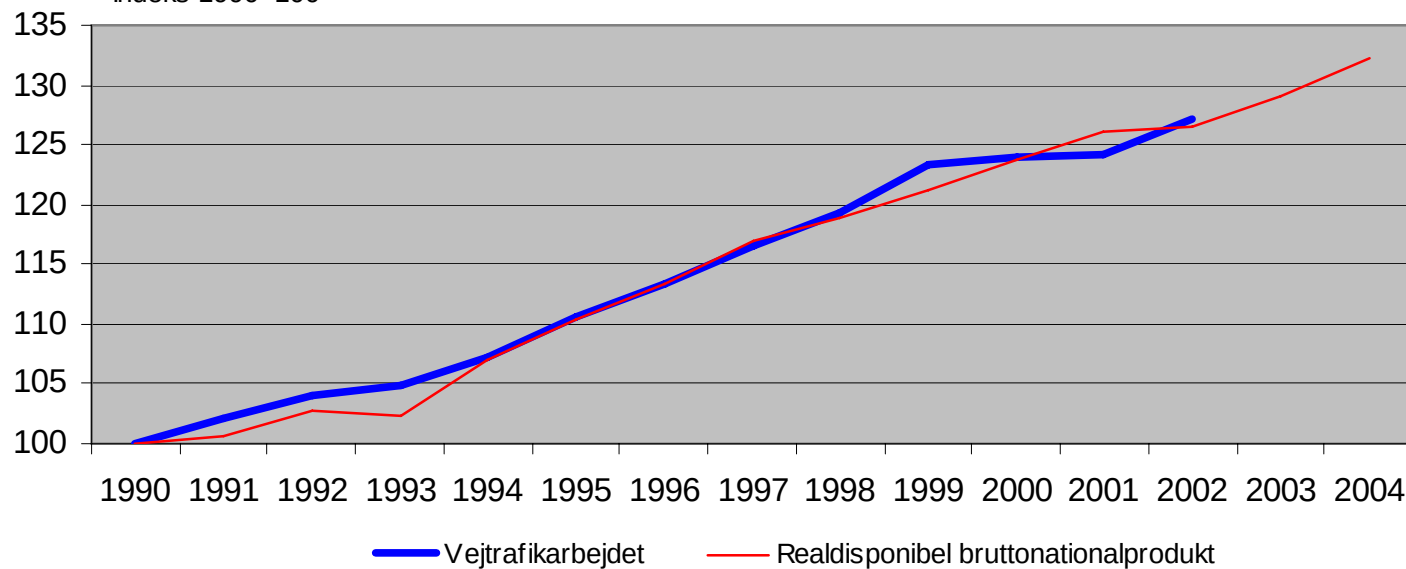
Trafikdage

Storbytrafik

Vækst i BNP og Trafikarbejdet

Realøkonomien vs. trafikudviklingen på vej

Indeks 1990=100



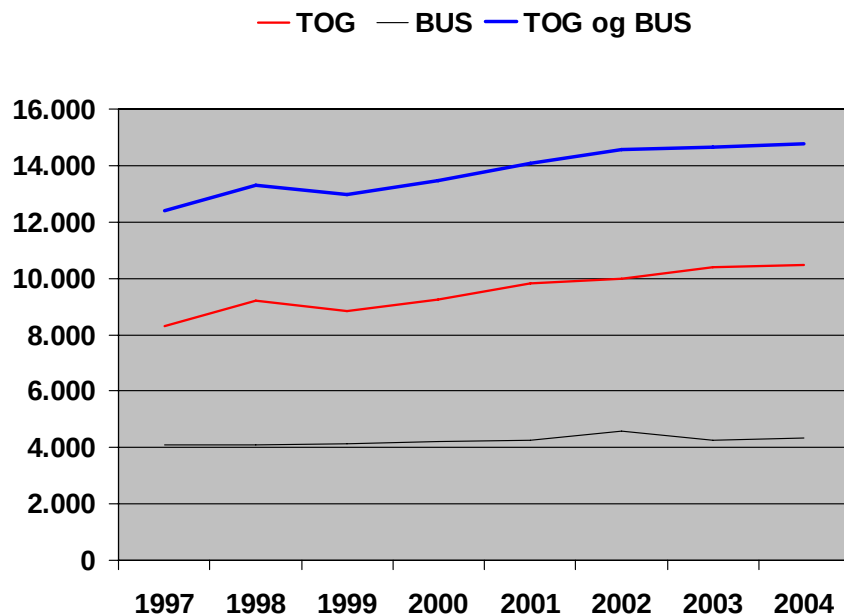
Kilde: Danmarks Statistik og Vejdirektoratet

Note: Mio. køretøjskilometer er indekseret

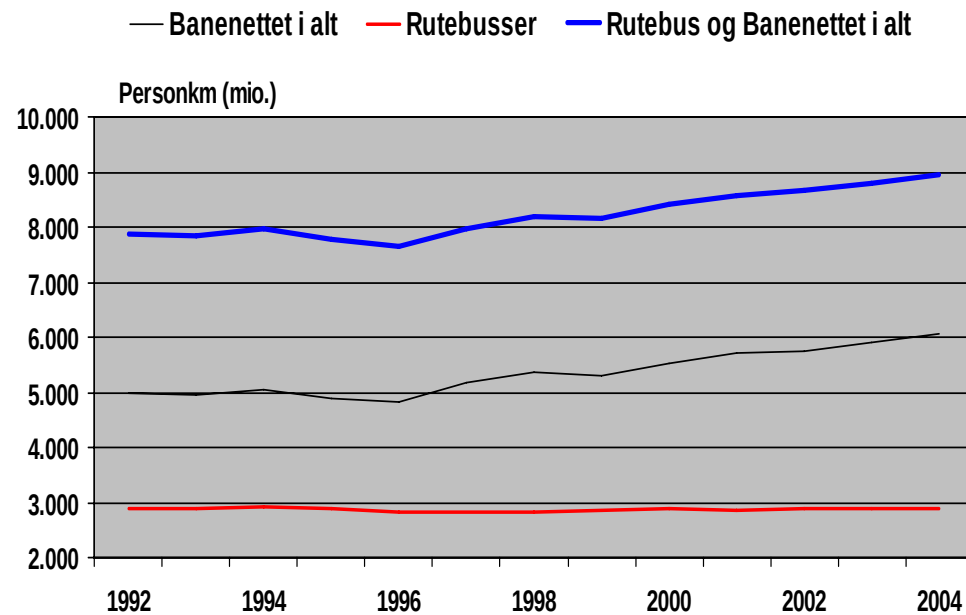
Note: Der er ændret opgørelsesmetode for vejtrafikarbejdet i 2002, nye tal kommer først midt i 2006.

Mere drift og flere penge i kollektiv trafik

(drift og styring – inkl. overheadomkostninger)



Cost I faste 97 priser



Produktion

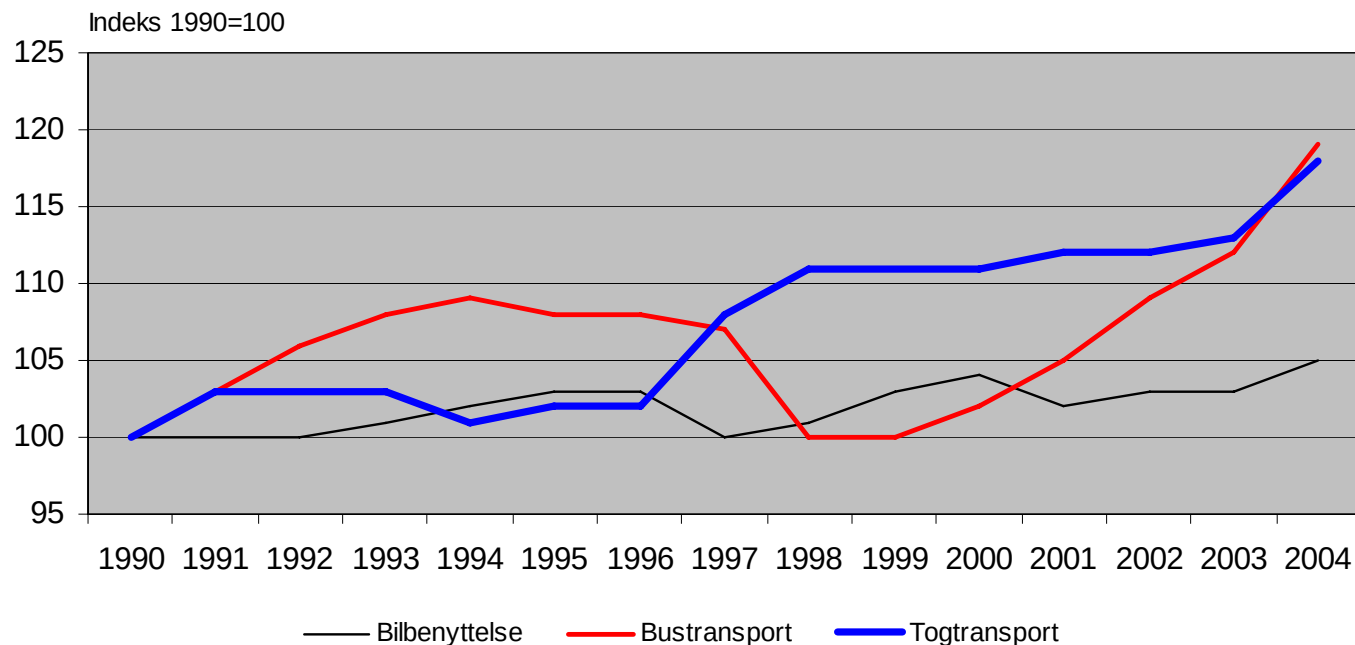
Togdriften står for vækst i produktion og omkostninger



Men det er blevet dyrere at køre kollektivt



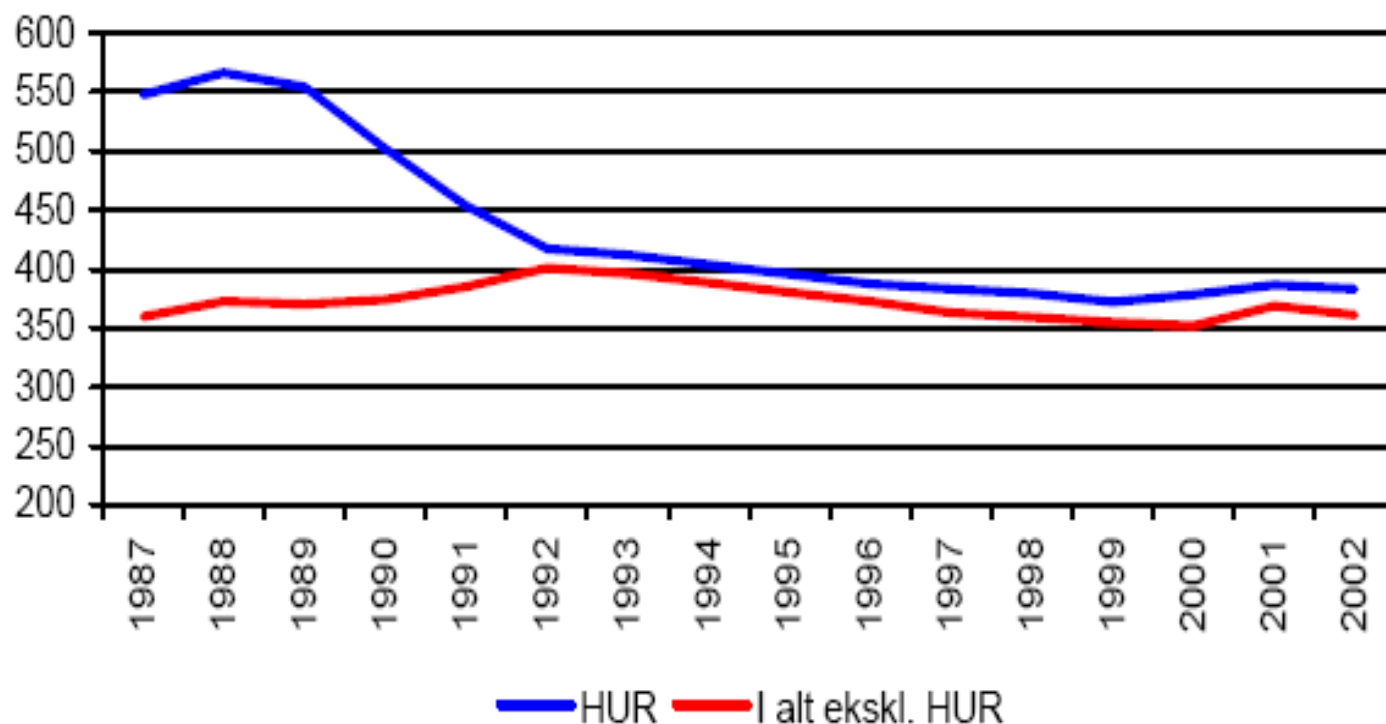
Realprisudvikling efter transportmåde



Kilde: Danmarks Statistik

"Prisen" for den kollektive bruger er blevet 12-15% dyrere i forhold til "prisen" for bilbenyttelse

Selvom operatørerne i bustrafikken er blevet billigere



Hvad er Resultatet?

- ❑ Vejtrafikarbejdet (personbiler) er steget 26 % (1992 - 2002),
- ❑ Bilvæksten drives af gunstig realøkonomi – det realdisponible BNP er også godt 25 %,
- ❑ Men passagerudviklingen i den kollektive sektor er kun steget med 10 % (1992 – 2002), hvorunder
 - ❑ bussektoren: 0,4 %
 - ❑ jernbanesektoren: 15,7 %

Den samlede organiske vækst er reelt kun ca.5 % (anslået), hvis der korrigeres for Storebælts-springet.

Trængsel i byen

- Bilen stjæler din tid

- ☐ Forskere anslår tabet i hovedstadsområdet til 5,7 mia. kr. per år,
(Anslået for hele Danmark: 11 – 12 mia. kr.)
- ☐ 30 – 40 % vækst i vejtrafikken over de næste 10 – 15 år,
- ☐ HUR-opfølgningen af "Projekt Trængsel" viste, at blot 3 % stigning i vejtrafikken øgede den kritiske trængsel med 28 %,
- ☐ "Alt-andet-lige" ressource-tab i 2015 ~ 40 – 42 mia. kr.
- ☐ Den Københavnske bybus kører 12 km i timen
- ☐ Ingen politisk handlekraft

Et tøvende brud med plejer

- om rollerne i den kollektive trafik.

- ☐ Vi har ikke været gode til at sætte fælles mål og udnytte de forskellige kompetencer
- ☐ Udbredt angst når institutioners og operatørers roller antastes
- ☐ Evnen til forandring og tilpasning er skræmmende lav og træg

Men der eksperimenteres trods alt

Vi kan lære af andres eksempel:

- ☐ Helsingborg I vækst med 20 flere buspassagerer på et år

Den regionale struktur sikrer ikke i sig selv udviklingen

- ❑ Reformen sikrede ikke koordinering og effektivisering af trafikformerne
- ❑ Nye muligheder og spændinger på det politiske niveau

Konkurrence skal sikre ny dynamik

– målet må være flere kunder.



- ☐ Konkurrencen har drevet kundetilfredshed og kvalitet op og omkostninger ned i alle landets byer
- ☐ Der er mere end 1. mia kr at spare ved at konkurrenceudsætte den danske togdrift
- ☐ Konkurrencen skal styres mod et fælles mål om at øge den kollektive trafiks passagertal og markedsandel

Vi mangler en national plan

- ☐ Hvad vil vi med vore **byers udvikling** og hvilke bypolitiske konsekvenser vil vi tage
- ☐ Hvad vil vi med vores **trafik og miljø** og hvilken rolle skal bilen og den kollektive trafik spille
- ☐ Hvordan og i hvilken takt **konkurrenceudsætter** vi den kollektive trafik
- ☐ Hvad er de **fælles mål** for de kommende år og hvorledes vil vi **prioritere ressourcerne**
- ☐ Hvordan får vi **udnyttet erfaringerne** fra andre lande og **integreret Øresundsregionen**
- ☐ Virksomhederne styrer deres strategier og investeringer mod **vækstpotentialer**

