

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



## Trafikplan 2013

*Thomas Damkjær Petersen, tdp@moviatrafik.dk*

*Civilingeniør, projektleder i Movia*

---

### Abstrakt

Trafikplan, opstilling af mål for antal passagerer, kundetilfredshed og miljøet samt for Flextrafik. Virkemidler til at nå målene.

---

### Baggrund

Movia har været i proces gennem mere end 2 år for at forberede Trafikplan 2013. Det har været af afgørende betydning, at få kommunerne og regionerne til at føle sig meget mere medinddraget end det skete ved udarbejdelsen af Trafikplan 2009.

Movias hensigt har været, at opstille en målsætning frem mod 2020, der lægger sig i forlængelse af Statens jernbaneplan. Derfor har udgangspunktet også været, at komme med nogle passagermål der bygger videre på de mål som staten lægger op til med sin jernbaneplan. Det har kunnet lade sig gøre, fordi statens jernbaneplan er blevet meget mere anvendelig i Movias område. Nu er S-banen med i planen. Og planen gennemgår systematisk alle besluttede jernbaneprojekter frem til 2025.

Det har derfor også været muligt at frembringe nogle bud på, hvordan udviklingen kan forme sig i Movias område.

### Mål i Trafikplan 2013

For at få det overordnede billede er der først opstillet et fælles mål, for udviklingen i passagertallene for den samlede kollektive trafik i området. Først efter dette er beregnet, er der snævret ind til at se på mål for Movias busser og lokalbaner.

Trafikplan 2013 opstiller mål på passagerområdet opdelt på 7 geografisk sammenhængende områder. De samme områder som har været anvendt i forbindelse med oprettelsen af pendlernet. Pendlernet er en hel central del af Trafikplan 2013. Ud over passagermålsætningen opstilles også mål for bedringer på miljøområdet frem mod 2020 ligesom der opstilles mål for kundetilfredsheden. Specielt for de meget tilfredse kunder er der et meget ambitiøst mål. Der stilles til sidst et mål op for Flextrafikken forstået på den måde, at her drejer det sig ikke om at få flest mulige kunder, men om at få udbredt Flex-tur og tilbyde

vores flexkørsel til flest mulig af kommunernes lukkede kørsler. På den måde bliver Flextrafikken billigere idet langt flere ture kan koordineres.

### **Virkemidler i Trafikplan 2013**

Trafikplan 2013 gennemgår der ud over en række virkemidler, som skal tages i anvendelse hvis de opstillede mål skal nås. Et af de vigtigste virkemidler, er en fortsættelse af det besluttede Pendlernet, hvor kommuner og regioner har givet håndslag på, at det vil de have særlig fokus på. Det vil sige frekvens i Pendlernet, rejsetid, kundeinformation m.m. I det centrale København og Frederiksberg skal der ske en intelligent tilpasning til metroen.

Der skal ligeledes være fokus på kvalitetsløft af stoppesteder og terminaler og en række kommuner skal have totalrådgivning, det vil sige, at der skal ses på hele kommunens kørsel i alle afdelinger til alle formål.

Et andet virkemiddel er en styrket involvering af operatører.

I forhold til miljømålet er det vigtigt at fastholde ambitionsniveauet i udbudsbetingelserne, og de steder hvor kommunerne er mere ambitiøse skal udbudsbetingelserne skærpes yderligere på miljøområdet. Det vil der blive fulgt op på efter den politiske høring i efteråret 2013.

### **Status for Trafikplan 2013**

Efter den administrative høring i foråret 2013 er Trafikplan 2013 blevet behandlet i Movias bestyrelse i maj 2013. Bestyrelsen har sendt Trafikplan 2013 i politisk høring hos kommuner og regioner med høringsfrist til den 13. september 2013. Bestyrelsen tiltrådte de ambitiøse passager-, miljø- og kundetilfredsheds mål, der er foreslået i Trafikplan 2013.