

Gratis offentlig transport

Københavns trængselsproblemer udfordres af forslag om 0-takst

Den kollektive trafik vil vokse >

Kvaliteten skal være høj >

Fortsat trængsel på vejene >

Brug både stok og gulerod >

75 procent flere passagerer vil benytte de offentlige transportmidler – busser og tog - hvis de bliver gratis. Det vil forbedre mobiliteten især for de dårligst stillede og de mange, der ikke råder over en bil. Miljø, sundhed og trafiksikkerhed bliver moderat forbedret.

Rejsetid og ventetid og forsinkelser betyder mere for brugerne af den kollektive trafik end prisen på billetten alene. Hvis gratis transport fører til besparelser, ringere service, færre afgang og overfyldte busser og tog, vil brugerne foretrække biler. De voksende problemer med udslip fra biltrafikken og køer på indfaldsvejene løses ikke med gratis offentlig transport. Nogle bilejere vil lade bilen stå, hvis tog og busser bliver gratis. Men ikke nok til at løse alle trængselsproblemer.

Arbejdsgruppen anbefaler derfor at »tage hele værktøjskassen i brug« i trafikpolitikken: Takster, afgifter, planlægning og bedre forbindelser. En kombination af stok og gulerod kan bedst motivere bilister til at bruge den offentlige transport.

Dette nyhedsbrev bygger på rapporten "Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport" udarbejdet af en arbejdsgruppe nedsat af Teknologirådet.

Samfundet mister store værdier på grund af de voksende trafikproblemer. Trafikken stiger, men mobiliteten følger ikke med. Trængsel og skader på miljø og menneskers sundhed er konsekvensen.

Den danske bilpark er vokset med 300.000 de seneste ti år og hver bil kører flere kilometer. Alene i København er der kommet en tredjedel flere biler. På landsplan er trafikken steget 70 procent siden midten af 1980'erne. I samme periode er taksterne i den offentlige trafik steget væsentligt mere end udgifterne til at køre i egen bil. Den offentlige transport har tabt markedsandele til privatbilismen, som stiger med cirka 1,5 procent om året.

Den voksende trængsel på vejene fører til store samfundsøkonomiske tab. I hovedstadsområdet hvor problemerne er størst, er værdien af den tid, trafikanterne spilder i trafikken, gjort op til 5,7 milli-

arder kroner om året. Ifølge en helt ny undersøgelse fra Center for Trafik og Transport på Danmarks Tekniske Universitet vil dette tab vokse til mellem 11,5 og 15 milliarder om året i løbet af de kommende 25 år.

Trafikken sander til

»Trafikken sander til, og der gøres ikke noget ved problemerne. I dag sidder mindst en halv million danskere jævnlige fast i en kø. Det gør vi hver i gennemsnit 60 timer om året. Om 25 år vil vi sidde fast i 120 timer. Den udvikling vil begrænse dynamikken i samfundet.«

Professor Otto Anker Nielsen,
Danmarks Tekniske Universitet

Passagererne i de offentlige transportmidler betaler 7,3 milliarder om året for billetter og kort. Her-

af anvendes i dag cirka ti procent til at opkræve taksterne og ti procent får deres udgifter betalt af det offentlige. Det kommende rejsekort vil øge udgifterne til opkrævning.

Betalingen indbringer altså i dag knap 6 milliarder kroner netto til samfundet. Stort set det samme beløb, som går til spilde på grund af køer og trængsel i vejtrafikken, alene i hovedstadsområdet.

Så hvorfor ikke gøre den offentlige transport gratis? For samfundet som helhed kan det vel være en god byttrade, hvis en stor del af de nuværende bilister vælger at tage gratis med tog eller bus, så der bliver god plads til resten af bilerne på vejene?

Betalingsvilje

Et flertal af danskerne vil gerne betale en halv procent ekstra i skat, hvis offentlig transport til gengæld bliver gratis. Det viser en meningsmåling, som arbejdsgruppen har fået foretaget. Og knap halvdelen af de der bruger bil dagligt til arbejde eller uddannelse finder en sådan løsning helt eller nogenlunde acceptabel. 21 procent finder den helt uacceptabel.

Læs hele undersøgelsen af borgernes holdninger på www.tekno.dk/offentligtransport

Takster

Taksten for at køre med bus er steget næsten 80 procent fra 1978 til 2004, mens togbilletterne er steget 10 procent. I hovedstadsområdet steg taksterne med 12 procent i januar 2004, efter at staten fjernede tilskuddet til den kollektive trafik.

Den reale pris på biler er faldet 20 procent fra 1978 til 2004, selv om der har været stigninger de sidste par år. Prisen på benzin er reelt faldet med 30 procent fra 1980 til 1995. Siden er den steget ca. 20 procent.

Pengene kan bruges bedre

Men så nemt er det ikke, påpeger Teknologirådets arbejdsgruppe. For det første koster gratis offentlig transport (0-takst) mere end de mistede indtægter fra billetsalget. For det andet er det ikke en patentløsning på trafikproblemerne. For det tredje risikerer man, at de offentlige transportmidler bliver ringere end de er nu, når trafikalskabernes indtægter falder. Hvis der sker forringelser, vil endnu flere foretrække at køre i bil.

Brugen af de offentlige transportmidler vil stige med 75 procent, hvis de bliver gratis, skønner arbejdsgruppen. Men en relativ stor del af de nye rejsende er folk, der ellers ville gå eller cykle – eller slet ikke flytte sig. Kun hver femte af de nye passagerer er en bilejer, der foretrækker offentlig transport fordi den er blevet gratis. Det er ikke nok til at nedbringe biltrafikken med mere end 3-4 procent. I forvejen

er biltrafikken nemlig fire gange større end trafikken med bus og tog, målt som antallet af personer gange den afstand, de tilbagelægger (personkilometer).

Gratis offentlig transport vil især blive brugt af de økonomisk dårligt stillede og gavne de mange mennesker, der ikke råder over en bil. 39 procent af alle danske husstande har ingen bil. Og i de 49 procent af familierne, der har én bil, er der som regel to voksne, der arbejder hver sit sted. I mange tilfælde er der også børn og unge, der skal et tredje og fjerde sted hen.

Den stigende brug af offentlige transportmidler vil, i begrænset omfang, være til gavn for trafikikkerheden, miljøet og sundheden. Men problemet med trængsel løser den ikke. Fordelen vil på landsplan blive indhentet i løbet af to-tre år, hvis den nuværende vækst i bilparken og kørslen fortsætter. Den samlede pris for at indføre 0-takst på landsplan er cirka 10,7 milliarder kroner. Oven i de tabte billetindtægter skal man nemlig lægge 1,2 milliarder i tabte afgifter fra den reducerede bilisme og 3,6 milliarder til at anskaffe flere busser, togvogne og S-tog, så der kan blive plads til de ekstra passagerer, også i myldretiden.

Samfundets besparelse på grund af færre dødsfald og ulykker er cirka 300 millioner, som er indregnet i tallet. Prisen på godt 10 milliarder for 0-takst ville kunne dækkes fx ved at hæve det nuværende arbejdsmarkedsbidrag fra 8 til 9,5 procent. Ellers hvis befordringsfradraget afskaffes kan det finansiere 1/3 af prisen.

Udnyttelsen af tomme sæder i busser og tog bliver bedre, når passagertallet vokser. Og når der indsættes flere busser og tog vil det i sig selv trække flere passagerer til. Mange af brugerne, især pendlere, lægger nemlig stor vægt på at der er hyppige afgange og kort ventetid.

Men arbejdsgruppens konklusion er klar. Hvis der er politisk vilje til at bruge 10,7 milliarder, så kan pengene bruges bedre på en samlet helhedsplan for styrkelse af den kollektive trafik og begrænsning af privatbilismens vækst. Isoleret set er 0-takst ikke et hensigtsmæssigt virkemiddel.

Størst virkning i store byer

Anderledes ser det ud i hovedstadsområdet. Her er omkostningerne til 0-takst mindre end på landsplan, og de positive virkninger er større, fordi trafikproblemerne er størst omkring storbyen. Allerbedst ser regnestykket ud for selve Københavns og Frederiksberg kommune. Omkostningerne er mindre og biltrafikken vil falde med 10 procent ved indførelse af 0-takst. Det vil have betydning for trængslen. Undersøgelser fra Hovedstadens Udviklingsråd viser nemlig, at selv en mindre stigning i biltrafikken vil øge forsinkelserne kraftigt. Det er der store økonomiske, sociale og miljømæssige fordele ved at und-

Udgiver

Teknologirådet
Antonigade 4
DK - 1106 København K
Tel. 33 32 05 03
rtt@tekno.dk

Abonnement

Gratis pr. email
Tilmelding på:
rtt@tekno.dk
Tidligere nyhedsbreve findes på:
www.tekno.dk/rtt.htm

ISSN: 1602-4311

gå. Omvendt vil selv et mindre fald i biltrafikken betyde en mærkbar mindre trængsel.

Gratis transport eller nedsættelse af taksterne kan derfor være et vigtigt virkemiddel i tæt byområde. Men arbejdsgruppen påpeger, at virkningen også her bliver langt større, hvis politikerne tager hele den trafikpolitiske værktøjskasse i brug.

”København-pakken”

Arbejdsgruppen anbefaler en samlet plan for København, der kombinerer ’stok’ og ’gulerod’. Bedre fremkommelighed, bedre bymiljø og billig offentlig transport af høj kvalitet er med til at gøre kørselsafgifter acceptable for bilisterne.

Offentlig transport

Taksterne reduceres markant i København og Frederiksberg, f. eks. med et årskort til 1.200 kr. For trafikanter til og fra omegnen tilbydes billige periodekort. Samtidig forbedres busser, tog og Metro. Kapaciteten, frekvensen og fremkommeligheden øges.

Afgifter og parkering

Bilister betaler trængselsafgift ved kommunegrænsen og havnesnittet. Befordringsfradraget sættes lavere for hovedstadsregionen end i resten af landet. Parkeringsafgiften i tætbyen sættes op, også for bopassagerne. Til gengæld udbygges Parker og Rejs anlæg til bilister i omegnen.

Biltrafik

Provenuet fra afgifterne bruges til forbedring af forholdene både for biltrafik og offentlig transport. For eksempel en tunnel mellem Nordhavn og Refshaleøen, udvidelse af forbindelser uden for tætbyen mv. Samtidig laves fartdæmpning i flere lokalområder. Trafikinformationssystemer udbygges.

Cykeltrafik

Cykelstierne udbygges og cykelparkering ved trafikknudepunkter forbedres

Byplan

Boliger og arbejdspladser koncentrerer tæt ved vigtige stoppesteder og stationer. For eksempel kunne man øge erhvervstætheden omkring Høje Tåstrup.

Målet må være en radikal forandring, der forøger den offentlige transports markedsandel over for biltrafikken, skriver gruppen. Dette mål kan ikke nås gennem gratis offentlig transport alene. Men det kan nås gennem handlingsplaner, der både omfatter en billig offentlig transport af høj kvalitet, god fremkommelighed, frekvens og regelmæssighed, parkeringsafgifter, trængselsafgifter og meget mere. Der er inspiration at hente i erfaringer fra blandt andet London, Stockholm, Oslo, Wien, Trondhjem og Singapore.

Trafikplanerne skal sikre mobiliteten for alle grupper i samfundet med mindre forbrug af energi, mindre forurening og mindre trængsel.

Kvalitet og effektivitet er afgørende

Man kommer ikke uden om at forbedre den offentlige transports markedsandel hvis trafikproblemerne skal løses, skriver arbejdsgruppen. Men hvis den offentlige transport skal opleves som et reelt alternativ til bilen, så skal den være velfungerende. Der skal være mange forbindelser og få forsinkelser. Arbejdsgruppen frygter, at 0-takst kan få den modsatte virkning: Trafikselskaberne får færre penge til rådighed. Det kan føre til nedskæringer, hvis den offentlige transport samtidig får lav status både politisk og blandt brugere, der måske betragter transporten som værdiløs fordi den er gratis.

For passagererne er billetten kun en del af rejseprisen. For de fleste har det større betydning at komme hurtigt og bekvemt frem, uden forsinkelser. Den norske trafikøkonom Bård Norheim har undersøgt passagerernes krav og forventninger og betalingsvilje i Oslo. Biletprisen tæller kun en fjerdedel, påpeger han. En anden fjerdedel, som brugerne er villige til at betale for, er at undgå forsinkelser. Resten af omkostningen for den gennemsnitlige passager er gangtid, ventetid, rejsetid og omstigning. Passagererne i Oslo-området sætter langt større pris på at undgå forsinkelser og ventetid end hvis de fik gratis transport men fem minutters større forsinkelser, viser Bård Norheims undersøgelse. Tilsvarende undersøgelser er ikke lavet i København, men de ville sandsynligvis vise det samme, mener arbejdsgruppen.

Undersøgelsen i Norge viser også, at hvis den offentlige transport blev så tæt, at passagererne kunne rejse med kun fem minutters mellemrum, ville indbyggerne i Oslo bruge de offentlige transportmidler lige så meget som i Wien og Basel – to af de byer, der har mest succes med den offentlige transport.

Værktøjskassen

Byplan: Byerne udvikles og fortættes om stationer og terminaler, så borgerne kan betjenes bedre med offentlig transport. Boliger, arbejdspladser og institutioner placeres sammen.

Trafikplan: Sammenhængende vejnet med stor kapacitet, hastighedsdæmpning i byområder, høj fremkommelighed for offentlig transport, sammenhængende net af cykelstier, tilpasning af parkeringspladser til vejnettets kapacitet.

Offentlig transport: Høj frekvens og kvalitet, reduceret takst til pendlere, gratis eller billig transport til udvalgte befolkningsgrupper.

Afgifter og tilskud: Parkeringsafgifter til at regulere trafikken og finansiere trafikpolitiske tiltag, høje parkeringsafgifter for beboere i tætte indre bydele, trængselsafgifter i storbyer, kørselsafgifter eller roadpricing som del af en mere retfærdig afgiftsstruktur, omlægning af befordringsfradraget så det bliver størst i tynnere befolkede områder.

Udgiver

Teknologirådet
Antonigade 4
DK - 1106 København K
Tel. 33 32 05 03
rtt@tekno.dk

Abonnement

Gratis pr. email
Tilmelding på:
rtt@tekno.dk
Tidligere nyhedsbreve findes på:
www.tekno.dk/rtt.htm

ISSN: 1602-4311

Anbefalinger

Høj mobilitet for hele befolkningen er et væsentligt aktiv i den globale konkurrence. Den offentlige transport skal være et reelt alternativ til bilen i byer med mere end 100.000 indbyggere og på strækninger med mange rejsende.

Gratis offentlig transport, betalt via skattesystemet, er en enkel beslutning at træffe. Men det er ikke den bedste løsning. Virkningen på trængsel, miljø og sundhed er begrænset på landsplan. Virkningen er større hvis man både sætter taksterne ned og forbedrer kvaliteten og hyppigheden. Og den er størst, hvis man samtidig lægger en dæmper på bilismen i de områder, hvor trængslen er størst. I København kan gratis eller billig offentlig transport gøre det muligt at udsætte en bekostelig udbygning af vejnettet.

Gruppen anbefaler at bruge 0-takst som et selektivt virkemiddel, især i Københavnsområdet men også over for særlige befolkningsgrupper som fx. unge mennesker i hele landet. Gratis transport kan også bruges i kampagner og til markedsføring af nye ruter og transportmidler.

Prisen på pendlerkort bør sættes ned, især i områder, hvor der er ledig kapacitet i den offentlige transport.

Når det elektroniske rejsekort bliver indført, vil det give en god mulighed for at differentiere priserne mere. På den måde kan tomme sæder fyldes og rejsevanerne påvirkes i myldretiderne og i områder med stor trængsel.

De politiske beslutningstagere bør lægge vægt på at forbedre kvaliteten, rettidigheden og hyppigheden i den offentlige transport. Det modsatte vil medføre passagerflugt og forværring af problemerne med trængsel, miljø og menneskers sundhed.

Kommunerne bør lægge vægt på at samle og fortætte byudviklingen for at sikre de bedste muligheder for offentlig transport i fremtiden.

Regeringen og Folketinget bør se på muligheden for at ændre befordringsfradraget, så det bevares i de områder, hvor det mest er til gavn for mobiliteten og et fleksibelt arbejdsmarked, men beskæres i hovedstadsområdet, hvor det medvirker til øget trafik, trængsel og tidstab.

Transport- og Energiministeriet bør sikre, at de nye kommuner og regioner udarbejder trafikplaner som kan sikre mobiliteten for alle samfundsgrupper og samtidig formindske energiforbruget og forebygge trængsel.

Livlig debat

Allerede før Teknologirådets rapport udkom, gav den anledning til stor omtale af emnet i medierne og livlig debat, blandt andet i ugebladet Ingeniøren og i Danmarks Radio. Se www.dr.dk/debat og www.ing.dk/debat.

Rapporten og dens datagrundlag i Datarapporten kan downloades på www.tekno.dk/offentligtransport. Her er også en lydoptagelse af arbejdsgruppens fremlæggelse, spørgsmål og debat ved rapportens offentliggørelse på Flintholm station i Vanløse, København den 29. november 2006.

Teknologirådets arbejdsgruppe blev nedsat i 2005 for at kortlægge de mulige samfundsmæssige konsekvenser af, at indføre gratis offentlig transport i Danmark. På baggrund heraf skulle arbejdsgruppen vurdere om 0-takst er et velegnet trafikpolitisk virkemiddel - set i et langsigtet samfundsmæssigt perspektiv - til at imødegå de stigende trafikproblemer. Gruppen har holdt ni møder og en heldags workshop og indhentet viden og erfaringer fra en række lande. Gruppens medlemmer er **Anker Lohmann-Hansen**, lektor, Aalborg Universitet, Byplanlægning, Veje og Trafik, Trafikforskningsgruppen.

Bengt Holmberg, professor, Institut för Teknik och Samhälle, Afdelingen for Trafikplanering, Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet

Claus Jørgensen, miljø- og trafikpolitisk medarbejder, Forbrugerrådet.

Hans Ege, trafikplanlægger, Trafikdivisionen, Hovedstadens Udviklingsråd, HUR.

Morten Marott Larsen, forsker, ph.d., cand. polit., Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, AKF.

Per Homann Jespersen, lektor, Roskilde Universitetscenter, Center for Trafikforskning.

Johan Nielsen, cand. polit., har assisteret arbejdsgruppen og udarbejdet dokumentation og datagrundlag for vurderinger og anbefalinger.

Yderligere oplysninger hos projektleder Anne Funch Rohmann, tlf. 3345 5364, e-mail: [afr@tekno.dk](mailto: afr@tekno.dk)

Fra rådet til tinget udgives af Teknologirådet

Redaktør Ida Leisner

Denne nummer er skrevet af journalist Ebbe Sønderriis.

De sidste 5 numre af Fra rådet til tinget er:

Nr. 231: Ønskes: En ny privacy-politik

Nr. 230: Uddannelse til globalt marked

Nr. 229: Bedre sundhed hvis færre røg

Nr. 228: Bliver man syg af NANO?

Nr. 227: Danmarks energifremtid

Fra rådet til tinget stilles alene til rådighed for visning/læsning. Det er ikke tilladt at kopiere, hverken på papir, elektronisk eller i digital form. Der må dog tages kopi til egen personlig brug, jf. Ophavsretslovens § 12. Der må kun citeres med kildeangivelse og kun linkes til visninger på måder, der fører hen til Teknologirådets hjemmeside. Yderligere rettigheder til materialet kan aftales ved henvendelse til redaktør Ida Leisner.

Udgiver

Teknologirådet
Antonigade 4
DK - 1106 København K
Tel. 33 32 05 03
[rtt@tekno.dk](mailto: rtt@tekno.dk)

Abonnement

Gratis pr. email
Tilmelding på:
[rtt@tekno.dk](mailto: rtt@tekno.dk)
Tidligere nyhedsbreve findes på:
www.tekno.dk/rtt.htm

ISSN: 1602-4311

Yderligere oplysninger:

Claus Jørgensen, miljø- og trafikpolitisk medarbejder, Forbrugerrådet, mobilnr. **22 50 04 97**, **CJ@fbr.dk**

Hans Ege, trafikplanlægger i Trafikdivisionen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), mobilnr. **40 58 26 00**, **HEJ@hur.dk**

Morten Marott Larsen, forsker, ph.d., cand. polit., Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, (AKF), mobilnr. **22 28 43 04**, **ML@akf**

Per Homann Jespersen, lektor, Roskilde Universitetscenter, Center for Trafikforskning, mobilnr. **24 49 42 95**, **phj@ruc.dk**

Anker Lohmann-Hansen, lektor, Aalborg Universitet, Byplanlægning, Veje og Trafik, Trafikforskningsgruppen, **lohmann@plan.aau.dk**

Bengt Holmberg, professor, Inst. för Teknik och Samhälle, Avdelningen för Trafikplanering, Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet, **Bengt.Holmberg@tft.lth.se**

Anne Funch Rohmann, projektleder, Teknologirådet, **afr@tekno.dk**, direkte tlf. **33 45 53 64**, mobilnr. **28 82 28 62**

Udgiver

Teknologirådet
Antonigade 4
DK - 1106 København K
Tel. 33 32 05 03
rtt@tekno.dk

Abonnement

Gratis pr. email
Tilmelding på:
rtt@tekno.dk
Tidligere nyhedsbreve findes på:
www.tekno.dk/rtt.htm

ISSN: 1602-4311