

Persontransport

Resume

Hver dansker tilbagelægger i gennemsnit ca. 14.500 km årligt. Størsteparten (67 %) af denne transport sker i personbiler. Omfanget af tilbagelagte personkilometer er steget med 9,2 % i perioden 1997 til 2006. I takt med den stigende transport følger imidlertid også problemer med øget trængsel på transportvejene, øget energiforbrug og påvirkning af miljøet.

89% peger i undersøgelsen på, at den kollektive trafik som et område, der i særlig grad bør opprioriteres fremover. Det gælder især den banebaserede del af den offentlige transport i form af tog, s-tog og metro, hvor kun hver tiende mener at indsatsen i dag har et passende niveau.

I alt peger 75 % af de adspurgte trafikksagkyndige på, at renovering og udskiftning af banenettet, bør være blandt de tre højest prioriterede investeringsområder.

Virkeligheden står imidlertid i grel modsætning til dette. Set over ti år fra 1997 – 2006 steg investeringerne i anlægsudgifter i vejnettet med 197%, mens investeringerne i Banedanmarks skinnenet steg med blot 11%.

Blandt de vigtigste tiltag for fremtidens trafik peger de trafikksagkyndige på, at det skal være lettere at komme til toget fra oplandet og hurtigere at komme frem med toget. Den kollektive transport skal sikres større regelmæssighed og hyppigere afgang. Ligeledes spiller trafiksikkerhed og en reducere af CO2 udslippet en vigtig rolle.

IDAs anbefalinger

Undersøgelsen bekræfter andre af IDAs analyser vedr. trafik. IDA anbefaler på den baggrund, at

- Der bør årligt investeres godt 6,6 mia. kr. til renovering og udbygning af banenettet. De sidste 10 år har gennemsnittet været 2.6 mia. kr.
- Der bør udarbejdes en plan for nedbringelse af pendlertid med tog mellem byerne, herunder højhastighedstog og "parker og rejs" konceptet.
- Der bør indføres en øget brug af ITS for at forbedre trafiksikkerhed og mindske spildtid i bilkøerne.

Persontransport

Hver dansker tilbagelægger i gennemsnit ca. 14.500 km årligt. Sammenlagt blev det i 2006 til 79,9 mia. personkilometer. Størsteparten (67 %) af denne transport sker i personbiler. Varebiler og taxier tegner sig for yderligere 11 % af de tilbagelagte kilometer.

Omfanget af tilbagelagte personkilometer er steget med 9,2 % i perioden 1997 til 2006. I takt med den stigende transport følger imidlertid også problemer med øget trængsel på transportvejene, øget energiforbrug og påvirkning af miljøet.

Dermed stiger også behovet for at finde løsninger, der kan mindske disse uønskede effekter. Det stiller store krav til den fremtidige planlægning og optimering af persontransporten i Danmark.

En væsentlig aktør i dette arbejde bliver den store gruppe af tekniske og naturvidenskabelige eksperter, som til dagligt er beskæftiget med, eller forsker i, transport- og infrastrukturelle problemstillinger.

En betydningsfuld del af Ingeniørforeningens medlemmer er netop uddannet indenfor, eller arbejder til daglig med, planlægning, analyse og rådgivning vedrørende transport, planlægning og trafikrelaterede opgaver.

I denne analyse er disse sagkyndige blevet bedt om at vurdere den nuværende og fremtidige struktur for persontransport i Danmark.

Udvikling i persontransporten

Nedenstående tabel viser udviklingen i persontransporten i Danmark.

1. Persontransport i Danmark (mio. personkilometer) 1997- 2006

Transportform	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Cykler/knallert-30	2.582	2.462	2.405	2.355	2.229	2.393	2.353	2.230	2.322	2.269
Personbiler og varebiler under 2.001 kg.	49.921	50.392	51.430	50.780	49.822	49.991	50.577	51.809	52.327	53.583
Varebiler over 2.000 kg.	5.872	6.071	6.306	6.590	6.875	7.176	7.520	8.088	8.169	8.365
Taxier	407	413	420	429	437	424	415	408	408	408
Motorcykler	481	517	562	604	647	688	735	799	891	946
Knallert-45	59	93	103	107	92	95	95	94
Rutebusser	2.797	2.825	2.839	2.867	2.853	2.863	2.916	2.873	2.977	3.069
Turistbusser og andre busser	4.799	4.718	4.558	4.552	4.479	4.432	4.356	4.428	4.429	4.430
Tog	5.173	5.365	5.310	5.537	5.721	5.754	5.893	6.074	6.136	6.274
Skib	541	386	266	247	235	245	248	247	226	222
Fly	519	424	398	363	338	304	285	308	316	342
I alt	73.151	73.666	74.597	74.431	73.728	74.365	75.393	77.358	78.201	79.908

Kilde: Danmarks statistik

Persontransport

I prioriteret rækkefølge fordeler persontransporten på hovedområder sig i 2006 således:

2. Fordeling af persontransport (personkilometer)

Procent	Transportform
81,3 %	Bil
9,8 %	Bus
8,2 %	Tog
0,4 %	Fly
0,3 %	Skib

Biltrafikken tegner sig for den klart største del af den samlede transport. Denne fordeling har været stort set konstant siden 1990.

Indsatsområder

Dernæst peges der (af 64 %) på byplanlægning som et vægtigt indsatsområde for transportinfrastrukturen.

3. Indsatsområder for transportinfrastrukturen

"Hvordan syntes du, at følgende områder tilgodeses i dag"

	Bør opprioriteres	Passende niveau i dag	Bør nedprioriteres	I alt
Motorveje	33%	51%	15%	100%
Øvrige vejnet	47%	49%	4%	100%
Flyforbindelser og lufthavne indenrigs	4%	60%	36%	100%
Kollektiv trafik med tog, S-tog eller metro	89%	10%	0%	100%
Kollektiv trafik med bus	62%	34%	4%	100%
Færgeforbindelser	11%	79%	10%	100%
Byplanlægning	64%	35%	1%	100%

Kilde: Spørgeundersøgelse blandt IDA-medlemmer, som til dagligt arbejder med transport og trafikrelaterede opgaver (n=569).

"Ved ikke" svar er udeladt

Halvdelen af de adspurgte finder at vejnettet, i form af motorveje og det øvrige vejnet, tilgodeses på et passende niveau i dag.

Kun flyforbindelser og lufthavne udpeges reelt som det eneste område af den danske transportinfrastruktur, der bør nedprioriteres. 36 % tilkendegiver at der bør ske en nedprioritering heraf.

Persontransport

Prioritering af trafikinvesteringer

Tog og bane bør prioriteres højest

Når det gælder den konkrete prioritering af mulige trafikinvesteringer fremover, peges der ubetinget på tog og bane, som det område der bør prioriteres højest. Halvdelen (49 %) har renovering og udskiftning af banenettet som 1. prioritet.

4. Prioritering af trafikinvesteringer

Hvilke af følgende trafikinvesteringer vil du prioritere som nr. 1, 2, 3, 4 eller 5.

	Prioritet					Ikke prioriteret som 1-5.	I alt
	1	2	3	4	5		
Renovering og udskiftning af banenettet (Skinner, signaler mv.) så hastighed og regularitet øges.	49%	15%	10%	5%	7%	14%	100%
Elektrificering og udvidelse af banenettet til brug for højhastighedstog.	11%	14%	10%	10%	7%	48%	100%
Etablering af letbaner i og omkring Århus og København.	9%	11%	13%	12%	7%	47%	100%
Udvidelse af jernbanekapaciteten fra Ringsted Køge og Roskilde til København.	11%	16%	14%	7%	7%	45%	100%
Fast forbindelse over Kattegat.	2%	2%	4%	5%	10%	77%	100%
Ny fast forbindelse over Øresund (fx tunnel mellem Helsingør og Helsingborg).	1%	2%	4%	4%	7%	82%	100%
Højhastighedstog mellem de største byer i Danmark.	7%	7%	11%	10%	10%	54%	100%
Højhastighedsforbindelse til Sverige og Tyskland.	4%	3%	6%	5%	8%	75%	100%
Etablering af nye motorvejsforbindelser.	4%	5%	7%	6%	7%	71%	100%
Indførelse af ITS, intelligente trafiksystemer på vejnettet.	8%	10%	13%	10%	11%	49%	100%
Udvidelse af kapaciteten på S-tognettet i/omkring København.	7%	10%	11%	8%	7%	57%	100%
Yderligere udbygning af Metroen.	8%	8%	10%	7%	11%	56%	100%
Udvidelse af motorveje der i dag har kapacitetsproblemer.	14%	11%	8%	9%	8%	50%	100%

Kilde: Spørgeundersøgelse blandt IDA-medlemmer, som til dagligt arbejder med transport og trafikrelaterede opgaver (n=569).

I alt peger 75 % af de adspurgte trafiksagkyndige på, at renovering og udskiftning af banenettet, bør være blandt de tre højest prioriterede investeringsområder.

De øvrige højest prioriterede investeringsområder er "Udvidelse af jernbanekapaciteten fra Ringsted, Køge og Roskilde til København", som 41 % nævner, som et af de tre højest prioriterede investeringsområder.

Dernæst peges på yderligere to konkrete investeringer i den togmæssige infrastruktur i form af en elektrificering af banenettet til brug for

Persontransport

højhastighedstog samt etablering af letbane i og omkring Århus og København.

5. Prioriteret liste af investeringsområder, der nævnes som 1., 2. eller 3. vigtigst

Andel der har prioriteret som 1-3.	Område
75%	Renovering og udskiftning af banenettet (skinner, signaler mv.) så hastighed og regularitet øges.
41%	Udvidelse af jernbanekapaciteten fra Ringsted Køge og Roskilde til København.
35%	Elektrificering og udvidelse af banenettet til brug for højhastighedstog.
34%	Etablering af letbaner i og omkring Århus og København.
33%	Udvidelse af motorveje der i dag har kapacitetsproblemer.
31%	Indførelse af ITS, intelligente trafiksystemer på vejnettet.
28%	Udvidelse af kapaciteten på S-tognettet i/omkring København.
26%	Højhastighedstog mellem de største byer i Danmark.
25%	Yderligere udbygning af Metroen.
16%	Etablering af nye motorvejsforbindelser.
13%	Højhastighedsforbindelse til Sverige og Tyskland.
8%	Fast forbindelse over Kattegat.
7%	Ny fast forbindelse over Øresund (fx tunnel mellem Helsingør og Helsingborg).

Som de lavest prioriterede områder peges der på en mulig fast forbindelse over Kattegat samt en ny fast forbindelse over Øresund.

Trafikinvesteringer sker i vejnettet

Investeringerne i den danske trafikinfrastruktur udgjorde i 2006 godt 16,2 mia. kr. Langt størsteparten af investeringerne tilfaldt vejnettet, som med 14,1 mia. i 2006 udgjorde 87 % af de samlede investeringer.

Investeringer i det samlede banenet udgjorde i 2006 1,3 mia. kr.

Nedenstående tabel viser i detaljeret form de årlige trafikinvesteringer fra 1997 til 2006. Udviklingen i denne 10-års periode har været ganske markant.

Persontransport

De samlede trafikinvesteringer var i 2006 18 % højere end i 1997 (16,2 mia. kr i 2006 og 13,8 mia. kr. i 1997). Investeringerne er opgjort i årets priser. Udviklingen er derfor inklusiv inflation og ikke udtryk for en realvækst.

6. Trafikinvesteringer (årets priser – millioner kroner)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
VEJNETTET I ALT	6.770	7.082	7.444	8.239	8.884	7.944	9.556	10.868	12.601	14.112
Anlægsudgifter	2.990	2.908	3.119	3.800	3.971	2.962	4.359	5.415	6.913	8.882
Drift og vedligehold	3.780	4.174	4.325	4.439	4.913	4.982	5.197	5.453	5.688	5.230
BANENETTET I ALT	1.825	2.810	2.805	3.608	3.399	3.549	2.502	2.515	1.765	1.302
BANEDANMARKS NET I ALT	854	1.403	978	1.385	1.455	1.612	1.572	1.819	1.204	948
METROEN	840	1.384	1.787	2.126	1.891	1.903	798	646	517	295
ANDRE BANER	131	23	40	97	53	34	132	50	44	59
Storebæltsforbindelsen	1.479	825	118	29	23	3	4	26	29	26
Øresundsforbindelsen	3.223	2.500	1.796	566	4	3	5	0	1	1
HAVNE	230	425	387	424	718	78	292	738	531	531
LUFTHAVNE	256	2.198	1.009	880	464	788	132	173	255	255
I alt	13.783	15.840	13.559	13.746	13.492	12.365	12.491	14.320	15.182	16.227

Kilde: Danmarks statistik

Anm.: Der er ikke tal for 2006 investeringerne i Havne og Lufthavne. Niveaulet antages at være identisk med tallene fra 2005, som derfor er gengivet i tabellen.

I 10-års perioden 1997 til 2006 er der i gennemsnit hvert år investeret 9,4 milliard kr. i vejnettet og 2,6 milliarder til det samlede banenet.

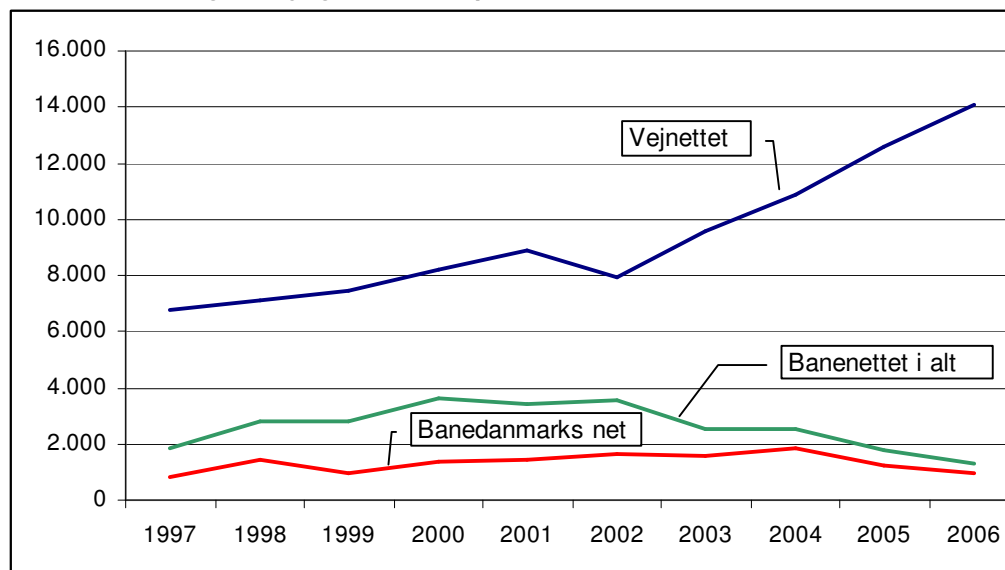
Tæt ved halvdelen af investeringerne i banenettet er gået til etablering af den københavnske metro. For banedanmarks net alene har de årlige investeringer i gennemsnit været på 1,3 milliard kr.

De gennemsnitlige tal for de årlige investeringer dækker over en markant differentieret udvikling siden 2002, hvor investeringerne i vejnettet stiger markant, mens investeringerne i banenettet falder mærkbart.

Persontransport

Nedenstående figur viser udviklingen i trafikinvesteringerne fra 1997 til 2006.

7. Trafikinvesteringer i vej og bane (årets priser – millioner kroner), Danmarks Statistik



Som det er illustreret, er der for de enkelte investeringsområder tale om en meget varierende udvikling mellem 1997 og 2006.

Fra et udgangspunkt i 1997 på 6,8 mia. kr. er investeringerne i vejnettet eksempelvis vokset til 14,1 mia. kr. i 2006. Tilsvarende har investeringerne i Banedanmarks udviklet sig fra 0,85 mia. kr i 1997 til 0,95 mia. kr. i 2006.

Forskellen mellem investeringerne i 1997 og 2006 er vist i følgende tabel.

8. Forskel mellem investeringer i 1997 og 2006 (årets priser)

Forskel	Investeringsområde
108 %	Vejnettet i alt
197 %	Anlægsudgifter, vejnettet
38 %	Drift og vedligehold, vejnettet
11 %	Banedanmarks net
62 %	Havne og lufthavne (forskel 1997-2005)
95 %	Ovenstående områder i alt

Således er investeringerne anlægsudgifter til vejnettet steget med 197 % mens investeringerne i Banedanmarks skinnenet blot er steget 11 %.

Persontransport

Da investeringernes omfang er opgjort i årets priser, er den procentvise udvikling er ikke udtryk for en realvækst på områderne. Hvis alle områder havde udviklet sig i samme grad skulle forskellen fra 1997 til 2006 samlet set være på 95 %.

Det kan dermed konstateres, at de danske investeringer de seneste år især er sket i anlæg og vedligehold af veje og i betydelig mindre grad i banenettet.

De sagkyndige peger i undersøgelsen på, at investeringerne fremover bør vægtes omvendt, så en udvidelse og renovering af banenettet prioriteres højere fremover.

Målsætninger for fremtidens persontransport

Det skal være nemmere at komme til toget og toget skal være hurtigere fremme mod målet. Det er to af de mål, som de trafikkyndige ingeniører mener, er vigtige at sætte for den fremtidige transportinfrastruktur i Danmark. 90 % vurderer det som "afgørende vigtige" eller "vigtige" mål.

9. Mål for fremtidens persontransport

Hvor vigtigt mener du, det er at sætte følgende mål for Danmarks fremtidige transportinfrastruktur.

	Afgørende vigtighed	Vigtigt	Mindre vigtigt	Ikke vigtigt	Slet ikke vigtigt	I alt
Nedbringelse af transporttid til pendling med tog mellem de større danske byer.	44%	46%	9%	1%	0%	100%
Nedbringelse af transporttiden med tog mellem Danmark og de større byer i vores nabolande.	9%	37%	42%	10%	2%	100%
Nedbringelse af transporttid til pendling med bil til og fra de større danske byer.	11%	31%	39%	15%	4%	100%
Mindske og forebygge trængsel på vejene omkring og i de større byer.	29%	45%	20%	4%	2%	100%
Nemmere adgang fra opland til togstationer (nem adgang med bil/bus, gode parkeringsmuligheder).	44%	46%	10%	0%	0%	100%
Reduktion af energiforbrug og CO2 udledning.	50%	34%	11%	3%	1%	100%
Billigere offentlig transport.	36%	34%	22%	7%	1%	100%
Udbygning af den kollektive transport så der sikres større regelmæssighed og flere afgange.	57%	37%	5%	1%		100%
Reduktion af antal dræbte og tilskadedkomne i trafikken.	54%	34%	9%	2%	0%	100%
Reducere omfanget af persontransport i bil til fordel for togtransport.	35%	39%	18%	4%	3%	100%
Reducere omfanget af persontransport i fly til fordel for togtransport.	26%	35%	25%	10%	5%	100%

Kilde: Spørgeundersøgelse blandt IDA-medlemmer, som til dagligt arbejder med transport og trafikrelaterede opgaver (n=569).

"Ved ikke" svar er udeladt

Persontransport

For den kollektive transport som helhed, er der bred enighed (94 %) om, at det er vigtigt, med en målsætning om at udbygge den kollektive transport, så der sikres større regelmæssighed og flere afgange.

Blandt de mål, der udpeges som mindre vigtige er især nedbringelse af transporttid til pendling med bil til og fra de større danske byer. 58 % mener ikke, at det er et vigtigt mål (summen af dem der svarer "mindre vigtig", "ikke vigtig" eller "slet ikke vigtig").

Persontransport skal flyttes fra bil og fly til tog

Tre ud af fire (74 %) mener, at det er af "afgørende vigtighed" eller "vigtig" at der sættes mål for reduktion af persontransport i bil til fordel for togtransport. En stor gruppe (61 %) mener at der bør sættes tilsvarende mål for en reduktion af persontransport i fly til fordel for togtransport.

I det følgende afsnit peges der på mulige konkrete initiativer, som kan fremme disse mål.

Persontransport

Ændring af transportform fra bil og fly til tog

Der peges primært på initiativer, som på en positiv måde kan gøre det mere attraktivt at benytte toget i stedet for bilen.

Gulerod frem for pisk skal få flere til at tage toget

Størst opbakning er der til et initiativ om at reducere rejsetiden med tog gennem etablering af hurtige og regelmæssige togforbindelser. 72 % er "meget enige" og 25 % er "enige" i at det kan flytte persontransport fra bil til tog.

10. Ændring af transportform fra bil til tog

Hvilke initiativer skal der efter din vurdering til, for at flytte persontransport fra bil til tog.

	Meget enig	Enig	Hverken eller	Uenig	Meget uenig	I alt
Stop for udbygning af indfaldsvejene til de større byer.	13%	30%	33%	20%	3%	100%
Betalingsring for biltrafik omkring de større byer.	37%	35%	14%	11%	4%	100%
Trængselsafgift for transport på de stærkt trafikerede veje.	35%	30%	19%	14%	3%	100%
Etablering af hurtige og regelmæssige togforbindelser, så rejsetiden reduceres markant.	72%	25%	2%	1%		100%
Reduktion af billetpriser for togtransport.	40%	34%	21%	5%	0%	100%
Hypigere togafgange.	47%	42%	11%	0%		100%
Omlægning af befordringsfradrag så togtransport tilgodeses til fordel for biltransport.	29%	32%	26%	9%	3%	100%
"Easy acces" til togstationer (nem adgang med bil/bus, gode parkeringsforhold).	44%	49%	7%	0%		100%
Øget brændstofafgift på benzin og diesel.	14%	26%	33%	19%	7%	100%
Øget komfort i togene med mulighed for at arbejde undervejs (fx gratis adgang til internet).	23%	51%	24%	2%	0%	100%

Kilde: Spørgeundersøgelse blandt IDA-medlemmer, som til dagligt arbejder med transport og trafikrelaterede opgaver.

""Ved ikke"" svar er udeladt

Kun besvaret af personer som mener det er vigtig at reducere omfanget af persontransport i bil til fordel fra togtansport (n=414).

Persontransport

Nedenfor er de positive tiltag, der gør toget mere attraktivt, og de negative tiltag, der gør transport i bil mindre attraktivt, vist i oversigt.

11. Vurdering af initiativer der kan flytte persontransport fra bil til tog

Andel der er "meget enige" eller "enige".

"Positive" initiativer		"Negative" initiativer	
97%	Etablering af hurtige og regelmæssige togforbindelser, så rejseliden reduceres markant.	72%	Betalingsring for biltrafik omkring de større byer.
93%	"Easy acces" til togstationer (nem adgang med bil/bus, gode parkeringsforhold).	65%	Trængselsafgift for transport på de stærkt trafikerede veje.
89%	Hyppigere togafgange.	61%	Omlægning af befordringsfradrag så togtransport tilgodeses til fordel for biltransport.
74%	Øget komfort i togene med mulighed for at arbejde undervejs (fx gratis adgang til internet).	45%	Stop for udbygning af indfaldsvejene til de større byer.
74%	Reduktion af billetpriser for togtransport.	40%	Øget brændstofafgift på benzin og diesel.

Blandt de "negative" initiativer der er med til at gøre biltransport mindre attraktivt, peges især på betalingsring for biltrafik omkring de større byer (72 %) og indførelses af trængselsafgifter for transport på de stærkt trafikerede veje (65 %).

Fra fly til tog

I relation til at flytte transport fra fly til tog peges der også på forhold, som kan gøre togtransporten mere attraktivt. 60 % er således "meget enige" og 38 % er "enige" i at hurtigere og mere regelmæssige togforbindelser mellem byer og landsdele kan få flere til at tage toget i stedet for flyet.

12. Ændring af transportform fra fly til tog

Hvilke initiativer skal der efter din vurdering til, for at flytte persontransport fra fly til tog.

	Meget enig	Enig	Hverken eller	Uenig	Meget uenig	I alt
Omlægning af befordringsfradrag så togtransport tilgodeses til fordel for flytransport.	25%	30%	31%	11%	4%	100%
Hurtigere og mere regelmæssige togforbindelser mellem byer og landsdele.	60%	38%	2%	0%		100%
"Easy acces" til togstationer (nem adgang med bil/bus, gode parkeringsforhold).	45%	46%	8%	1%	0%	100%
Hyppigere togafgange.	38%	45%	14%	2%	0%	100%
Øget komfort i togene med mulighed for at arbejde undervejs (fx gratis adgang til internet).	35%	47%	16%	1%	0%	100%
Øget brændstofafgift på flybrændstof.	34%	30%	25%	8%	3%	100%

Kilde: Spørgeundersøgelse blandt IDA-medlemmer, som til dagligt arbejder med transport og trafikrelaterede opgaver.

""Ved ikke"" svar er udeladt

Kun besvaret af personer som mener det er vigtig at reducere omfanget af persontransport i fly til fordel fra togtransport (n=338)".

Persontransport

Godt 50 procent peger på økonomiske virkemidler, som initiativer, der kan flytte persontransport fra fly. 55 % er "meget enige" eller "enige" i, at befordringsfradraget skal omlægges så togtransport tilgodeses til fordel for flytransport. 54 % er "meget enige" eller "enige" i at brændstofafgiften til flybrændstof skal øges.

Højhastighedstog

Der har i den seneste tid været nogen offentlig debat om, hvorvidt der skal etableres højhastighedstog i Danmark. For at belyse denne mulighed nærmere, at de trafiksagkyndige i undersøgelsen blevet bedt om at vurdere aktuelle udsagn om etablering af højhastighedstog.

Størst enighed (60 % er enige eller meget enige) om at Regeringen bør udarbejde en handlingsplan for etablering af højhastighedstog i Danmark og at et kommende dansk højhastighedstog hurtigst muligt forbindes med det europæiske højhastighedsnet (62 % er enige eller meget enige).

13. Højhastighedstog

Hvad er din vurdering af følgende udsagn om højhastighedstog.

	Meget enig	Enig	Hverken eller	Uenig	Meget uenig	I alt
Højhastighedstog er en fremtidssikret løsning, som binder byer og landsdele bedre sammen og muliggør vækst derimellem.	20%	36%	31%	10%	4%	100%
Det er alt for dyrt at etablere højhastighedstog mellem de største byer i Danmark. Pengene er bedre brugt på andre investeringer i transportinfrastruktur.	18%	28%	22%	24%	8%	100%
Regeringen bør udarbejde en handlingsplan for etablering af højhastighedstog i Danmark.	22%	38%	22%	14%	4%	100%
Et dansk højhastighedstog bør hurtigst muligt forbindes med det europæiske højhastighedsnet.	25%	37%	26%	10%	3%	100%
De nuværende toge (IC3 og kommende IC4) er hurtige nok, hvis banenettet optimeres så togenes max hastighed kan udnyttes.	27%	32%	19%	17%	5%	100%

Kilde: Spørgeundersøgelse blandt IDA-medlemmer, som til dagligt arbejder med transport og trafikrelaterede opgaver (n=569).
"Ved ikke" svar er udeladt

Der er imidlertid også en større gruppe, som vurderer (59 % er enige eller meget enige), at de nuværende toge er hurtige nok, hvis banenettet optimeres således, at togenes maksimale hastighed kan udnyttes.

Persontransport

Infrastrukturkommissionen

Endelig viser undersøgelsen, at der fra de trafikkyndige medlemmer af Ingeniørforeningen er bred opbakning til de overordnede initiativer, som regeringens infrastrukturkommission har fremsat.

14. Infrastrukturkommissionen

Hvordan vurderer du følgende initiativer fra Infrastrukturkommissionen.

	Meget enig	Enig	Hverken eller	Uenig	Meget uenig	I alt
Ringforbindelserne skal sluttes i Hovedstadsområdet på bane og vej.	31%	53%	14%	1%	0%	100%
Der skal sikres en effektiv opkobling af alle landsdele til de overordnede trafikknudepunkter.	24%	61%	14%	0%		100%
Intelligente teknologiske løsninger (ITS) skal sikre optimal udnyttelse af infrastrukturen.	35%	45%	17%	2%	1%	100%
Der skal udvikles en samlet plan for infrastrukturen i Østjylland med Århus som midtpunkt for en ""fingerplan"" som i Hovedstadsområdet.	23%	41%	29%	5%	1%	100%
Transportens miljø- og klimapåvirkninger skal begrænses.	46%	44%	10%	0%	1%	100%
Danmarks porte mod udlandet skal indgå som en central del af et effektivt transportnet.	25%	51%	21%	2%	0%	100%

Kilde: Spørgeundersøgelse blandt IDA-medlemmer, som til dagligt arbejder med transport og trafikrelaterede opgaver (n=569).

"Ved ikke" svar er udeladt

Persontransport

Anbefalinger

Ingeniørforeningen har tidligere gennemført undersøgelser, der belyser flere af de forhold, som også berøres i denne analyse.

Intelligent Trafik Styring

Således viser en IDA Analyse, *Transportundersøgelse – vurdering og anbefalinger til regulering, januar 2008*, at de stigende trængselsproblemer i specielt byerne kan afhjælpes ved øget brug af Intelligent Trafik Styring (ITS). Syv ud af ti i IDAs ekspertpanel mener, at ITS kan benyttes til at forebygge trængsel, og at dette er en bedre strategi end at bygge flere og bredere veje.

Rambøll Management har for Ingeniørforeningen beregnet, at indførelse af Intelligente Trafik Styring (ITS) i hovedstadsområdet har betydelige samfundsøkonomiske gevinster i form af reduceret transporttid og færre dræbte og tilskadedekomne i trafikken (*De samfundsøkonomiske gevinster ved indførelse af ITS i Hovedstadsområdet, oktober 2007*).

Beregningen viser, at indførelse af ITS i hovedstadsområdet vil kunne spare op imod 4,5 million spildtimer i trafikken om året og nedsætte antallet af trafikdræbte med omkring 10 personer om året og antal kvæstede med omkring 300 personer. I samfundsøkonomiske termer svarer dette til en årlig besparelse ved indførelse af ITS på omkring 1,1 mia. kr.

De samlede investeringsbehov for indførelse af ITS skønnes at være omkring to milliarder – penge der med de skønnede besparelser vil være betalt i løbet af få år.

200 mia. til banettet

I Ingeniørforeningens Energiplan 2030 peges der for transportsektorens vedkommende på, at der over de næste mange år er behov for markant flere investeringer i jernbanen, hvis denne skal være en reelt og attraktivt alternativ til den vejborne transport.

Det vurderes i Energiplanen, at der over de næste 30 år skal investeres ca. 200 milliarder kr. for at gennemføre en gennemgribende reovering af det danske banenet. Med en investering i det omfang er det muligt at gennemføre en gennemgribende reovering af det danske banenet og signalsystemer, elektrificere primærnettet, samt udbygge med højhastighedstog, letbaner og udvidet Metro i København.

Investeringsbehovet svarer i runde tal til, at der årligt skal investeres godt 6,6 milliarder kr. i banenet. De seneste 10 år er der i gennemsnit investeret 2,6 milliarder kr.

Der er altså behov for at det hidtidige investeringsniveau forøges med ca. 2,5 gang, så der årligt tilføres yderligere 4. milliarder kr. til banenet.

Persontransport

På denne baggrund peger IDA på, at der bør årligt investeres godt 6,6 mia. kr. til renovering og udbygning af banenettet. De sidste 10 år har gennemsnittet været 2.6 mia. kr.

Samtidig bør der udarbejdes en plan for nedbringelse af pendlertid med tog mellem byerne, suppleret med tiltag for at gøre det nemmere at kombinere bil og togtransport. Det såkaldte "parker og rejs" koncept. Det bør også undersøges om højhastighedstog kan give markante fordele.

ITS kan for relativt små investeringer være med til at sikre både bedre fremkommelighed i trafikken og dermed mindske spildtid i bilkøerne og til at forbedre trafiksikkerheden.

Kontakt

Spørgsmål til undersøgelsen kan rettes til konsulent: Grit Munk telefon 3318 4654, presserådgiver Ole Haun, telefon 3318 4616 eller presserådgiver Ulrik Frandsen 3318 4657.

Metode

Undersøgelsen er gennemført blandt et udsnit af IDAs medlemmer som beskæftiger sig med planlægning, analyse og rådgivning vedrørende transport, byplanlægning og trafikrelaterede opgaver.

Undersøgelsen er foretaget i perioden: 22. juli – 19. august 2008. 569 personer har deltaget i undersøgelsen, hvilket svarer til 41 procent af de i alt 1300 inviterede paneldeltagere.