



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

31. januar 2022  
2021-3680

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 19. november 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

#### **Spørgsmål nr. 80:**

Vil ministeren fremsende et kort notat om typisk sammenhæng mellem passagermængder og valg af transportsystem i europæiske byer/opland, der er sammenlignelige med København, idet der tænkes på busser, højklasset transport (BRT), letbaner og metro/S-tog? Der anmodes desuden om en række repræsentative eksempler på, hvor store passagermængder der er knyttet til letbaneløsninger i europæiske byer, og om en præsentation af anslåede passagermængder på de letbaneløsninger og BRT-løsninger, der er foreslået i hovedstadsområdet i diverse rapporter gennem de seneste 10 år, herunder de letbanerapporter som er udarbejdet af DTU for Region Hovedstaden og foreslået af organisationen letbaner.dk?

#### **Svar:**

Ministeriet har bedt Transport Divisionen på DTU om bidrag til at besvare spørgsmålet. DTU's notat er vedlagt.

Jeg vil gerne knytte nogle bemærkninger dertil.

I notatet præsenteres indledningsvist en tabeloversigt over antal påstigere i den kollektive transport pr. indbygger i København og 47 udvalgte europæiske byområder (DTU's notat, figur 1).

København ligger cirka midt i tabellen. Det indikerer umiddelbart, at der er rum til at udvikle den kollektive transport i København yderligere.

Med Infrastrukturplan 2035 har vi også netop lagt sporene for en række betydelige forbedringer af den kollektive transport i hovedstadsområdet. Det er jeg meget tilfreds med.



Det er også vigtigt at være opmærksom på, at oversigten ikke medtager alle aspekter af det københavnske transportbillede.

Vi er en stolt cykelnation, og i oversigtstabellen for antal påstigere pr. indbygger er der ikke medtaget, hvor mange cykelture der også foretages årligt. Cyklen vil for mange københavnere være et første valg til at transportere sig – også forud for den kollektive transport. Sådan skal det også gerne blive ved med at være, selvom det altså kan være med til at reducere antallet af påstigere i busser og tog.

Samtidig ønsker vi, at flere skifter bilen ud med den kollektive transport. Notatet fra DTU viser netop, at bilejerskabet er lavest i København sammenlignet med Hamborg, Oslo, Lissabon, Göteborg, Stockholm og Zürich. Her ligger kun Amsterdam på samme niveau – en by der cykelmæssigt nok minder om København, men som samtidig har et lavere antal påstigere årligt pr. indbygger.

Derudover er metoden afgrænset til at inkludere passagertal for de systemer, der ligger inden for storbyområdet. For København svarer det til, at passagertal inkluderer metronetværket, S-togsnetværket og Kystbanen, mens regionaltog til/fra øvrige Sjælland ikke er inkluderet. Det betyder, at den pendlertrafik ude fra Sjælland, som blandt andet kan være overflyttet fra bilerne og den lokale trafik, der vælger at benytte regionaltogene, ikke indgår i opgørelsen.

Generelt bemærker DTU endvidere, at det på trods af en ensartet metode i opgørelsen af passagertal og karakteristika for de inkluderede byområder, i praksis ikke har været muligt at kontrollere for alle betydende forhold. Eksempelvis blev der kontrolleret for overordnede økonomiske data for byområdet (BNP pr. capita), mens det ikke var muligt at kontrollere for prisniveauet for henholdsvis kollektive rejser og private rejser (bil).

DTU's notat indeholder en oversigt over resultater for analyser af udvalgte letbane- og BRT-projekter i hovedstadsområdet siden 2010. Her bemærker DTU, at rapporterne er udarbejdet under forskellige forudsætninger, og derfor ikke umiddelbart kan sammenlignes direkte. Der kan eksempelvis være forskelle imellem, hvordan det kollektive netværk ser ud i basis-situationen, der sammenlignes med.

Vi skal som sagt udvikle den kollektive transport yderligere – også i hovedstadsområdet. Derfor er jeg meget glad for den brede aftale om Infrastrukturplan 2035, hvor vi netop har afsat midler til at styrke den kollektive transport.



Det er også vigtigt, at den kollektive transport fastholder brugerne og fokuserer på tilfredsheden med den kollektive trafik, som Passagerpulsens belyser i deres rapport *Danskerne og kollektiv transport 2021*. I rapporten konkluderes det blandt andet, at tilfredsheden med den kollektive transport er stigende for de unge brugere. Det er yderst positivt, at der er en stigning hos netop de unge, som jo er fremtidens brugere af både det eksisterende system og de mange nye projekter, vi har sat i gang.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht', written over a light blue background.

Benny Engelbrecht