

# Virtuel konference: Kollektiv trafik skal genvinde det tabte med serviceforbedringer

Af: Mikael Hansen

**Corona-krisen kan overvindes med hjælp fra myndighederne. Det var budskaberne fra Dorthe Nøhr Pedersen, adm. direktør i Movia, og Flemming Jensen, adm. direktør i DSB i KTF's og TØF's virtuelle konference den 1. februar. De to direktører var også enige om, at der venter langt bedre tider for den kollektive trafik, når de store investeringer i jernbanen slår igennem omkring 2030.**

Dorthe Nøhr Pedersen, adm. direktør i Movia, og Flemming Jensen, adm. direktør i DSB, gav deres bud på den kollektive trafik fremtid på KTF's og TØF's virtuelle konference den 1. februar 2021. Konferencen var den første af en række webinarer som erstatning for den udskudte/aflyste oktober-konference om kollektiv trafik.

## Corona-krisen

Emnet "Fremtidens transport" eller "Fremtidens kollektive trafik" har tit nok været overskrifter på indlæg og debatter på forskellige konferencer. Aldrig før har disse overskrifter været mere aktuelle og relevante end netop nu. Det brændende emne i dag er, hvordan den kollektive trafiksektor kan overvinde passagertabet under coronakrisen. Vil passagererne igen finde sig i at stå og sidde tæt? Har mange trafikanter funder sig til rette i andre transportløsninger?

Dorthe Nøhr Pedersen ser først og fremmest corona-krisen som en indtægtskrise:

-Det er i Storkøbenhavn, at krisen er størst, der hvor der er mange passagerer. Vi kan være glade for at bo i Danmark, hvor staten holder hånden under. Det gør man også i Norge, men i mange andre storbyer er situationen anderledes kritisk, for corona-krisen rammer kollektiv trafik overalt. I 2021 bliver behovet for kompensation også stort.

-Corona ramte DSB på et tidspunkt, hvor der ellers var passagerfremgang, konstaterer Flemming Jensen og fortsætter:

-DSB var nede på under 30 procents passagerer i første nedlukningsbølge, men vi kom godt igen i løbet af sommeren med 74 procent af passagertallet i 2019, men nu er det dykket til 47 procent. Kompensationen fra staten har været helt nødvendig, for at vi kunne klare os igennem. For 2021 har vi indgået en tillægskontrakt med Transportministeriet, som dækker indtægststab i forbindelse med corona-nedlukningen.

Tryghed er nøgleordet i begge selskaber i den kommende genopretningsfase. En DOT-undersøgelse af kundetilfredsheden under corona-krisen viser, at passagererne er tilfredse med selskabernes håndtering af de ekstraordinære tiltag. Specielt er der tilfredshed med kommunikationen til kunderne.

-Undersøgelsen viser også, at kunderne lytter mest til myndighedernes kommunikation, siger Dorthe Nøhr og fortsætter:

-Trafikselskaberne må bare vente, til vi igen kan komme til orde. Til gengæld vil vi være afhængig af myndighedernes støtte og hjælp. Vi får også brug for positive signaler fra virksomhederne i forhold til, at kollektiv trafik er tryk og sikker transport for deres medarbejdere.

Flemming Jensen har været bekymret over, om kollektiv trafik blev opfattet som et smittested. Han siger:

-Intet tyder på at det er tilfældet. DSB har gennemført en antistof-undersøgelser blandt for medarbejdere, især lokomotivførere og togførere, hvor de sidste har daglig kundekontakt. Vi har ikke kunne påvise noget forskel på de to grupper, begge har været udsat for coronasmitte på samme niveau som resten af befolkningen.

## Billet-prisen

Flemming Jensen ser billetprisen som en afgørende faktor at arbejde med, når passagererne skal vindes tilbage. Det er især erfaringer fra salget af orange billetter, der beviser dette.

-Lige før coronakrisen havde DSB passagervækst og også stigende indtægt pr. passager, og det kan vi se skyldes de orange billetter, forklarer han og fortsætter:

-Fleksible pendlerprodukter og billige kampagnepriser vil være vigtige værktøjer i den fase.

## Udsigten til 2030

Som kontrast til dette ser begge de to administrerende direktør lyst på fremtiden for den kollektive trafik. To elementer er afgørende: De store jernbaneinvesteringer og den grønne omstilling.

-Movia har taget et stort skridt i den grønne omstilling, og det har vi på baggrund at vore ambitiøse mål for 2030, hvor alle busser og Flextrafikbiler skal køre fossilfrit, siger Dorthe Nøhr Pedersen og fortsætter:

-Allerede i løbet af 2022 har vi taget nogle virkelig store skridt i den retning med 237 elbusser og 186 fossilfri busser. Det kommer ikke af sig selv. Ud over den positive markedsudvikling for elbusser har vi i Movia styrket dialogen med regioner og kommuner for at finde de helt rigtige løsninger, som både tilgodeser den grønne omstilling og de lokale ønsker.

Dorthe Nøhr fremhæver Roskilde Kommune, som med en tidlig og succesfuld omstilling til elbusser har overbevist mange skeptikere i kommuner og regioner.

Dorthe Nøhr ser også de store jernbaneinvesteringer – signalprogrammet og elektrificeringen – som en understregning af den kollektive trafiks styrke på lang sigt.

-Vi får markant kortere rejsetider mellem stort set alle sjællandske byer og København, og de kortere rejsetider bliver den kollektive trafiks stærkeste argument til den tid, siger hun- og fortsætter:

-Det er så Movia opgave at sikre den første og den sidste strækning ved hjælp af Flextur, Plustur, NaboGo og hvad der ellers kan komme af mobilitetstilbud.

Flemming Jensen er hel på linje med dette. Han siger:

-Der er nye ellokomotiver på vej i drift, og signalprogrammet rykker nu for alvor, hvor et større antal togsæt har fået installationen af det nye signalsystem.

Desuden er DSB parat til at indgå kontrakt om indkøb af nye eltog til fjerntrafikken.

-DSB har bevist, at vi er en seriøs indkøber, og snart kan IC4-pletten vaskes helt af. Vi arbejder efter nogle overordnede sigtepunkter i vores Trafikvision 2030, som gør prioriteringerne meget tydelige.

Et spørgsmål handlede om en tilsvarende visionsplan for S-tog. Flemming Jensen understreger, at S-togs omstilling til førerløs drift er et meget risikabelt og vanskeligt udviklingsprojekt, som endnu kun er i en tidlig planlægningsfase.

-På togindkøb lægger vi vægt på, at vi skal indkøbe eksisterende og godt afprøvede produkter. S-togs projektet er derimod et rent udviklingsprojekt, hvor alt skal opfindes og udvikles. DSB indleder om kort tid en dialog med det politiske niveau om S-togs projektet.

Flemming Jensen anbefalede at fastholde en ambition om den samlede mobilitet, også for den kommende nationale mobilitetsplan. Han anbefalede desuden, at trafikskaber og togselskaber samarbejder med alle typer mobilitetsudbydere. Han nævnte som eksempel et vellykket samarbejde i Ballerup med en udbyder af el-løbehjul, hvor en større virksomhed havde fået bedre tilgængelighed til kollektiv trafik for deres medarbejdere.

Den virtuelle konference kan genses [her](#).

[KTF Transmission](#) [Bæredygtighed](#) [Corona](#) [Jernbaner](#) [Mobilitet](#) [Trafikinformation](#) [Trafikplanlægning](#) [Trafikskaber](#)