



**Til:** Klaus Bondam  
**Fra:** Ole Bach  
**Vedr.:** Gratis Metro og konferencer i forbindelse med Miljøtrafikugen

7. februar 2006

Journalnr.

## **Gratis Metro under Miljøfestivalen 18. – 21. juni 2006**

Forvaltningen har bedt Takst – samarbejdet vurdere omkostningerne ved gratis Metro i 4 dage under Miljøfestivalen 2006. Takst-samarbejdet er det forum der koordinerer priser og afregner mellem de enkelte trafikudbydere. I forbindelse med planlægningen af Miljøtrafikugen 2005 har Takst – samarbejdet vurderet omkostninger og udfordringer for 4 scenarier for gratis kollektiv transport i en dag. Takst – samarbejdet har meddelt at deres vurdering fra sidste år er uændret i forhold til i dag. Det nye svar fra i år og Takst- samarbejdets svar fra 2005 gengives nedenfor.

### **Svar fra takst- samarbejdet 6. februar 2006 vedr.: Gratis Metro under Miljøfestivalen 2006**

En overordnet beregning af omkostningerne ved at gøre 4 dage i Metroen gratis giver et resultat på ca. 2 mio. kr. Beregningen er foretaget ud fra Metroens samlede årsomsætning omregnet til en gennemsnitlig hverdagsindtægt - ca. 1 mio. kr. Herfra trækkes 50 pct. svarende til at en række kunder med periodekort og kunder som kommer til metroen med anden kollektiv trafik ikke vil kunne drage fordel af tilbuddet, det vil sige, at de vil ikke rejse gratis. For 4 dage giver dette et estimat på ca. 2 mio. kr.

#### Udfordringer

Det kollektive trafiksystem i Hovedstadsområdet (busser, S-tog og Metro) bliver markedsført som et samlet transportsystem. Takstsamarbejdet vurderer at det ikke er ønskeligt, at der brydes med dette markedsføringsprincip, da det vil være svært at kommunikere til brugere af systemet. Brugere med periodekort vil ikke få glæde af tilbuddet, da de allerede har betalt deres "billet", overfor disse brugere vil det være en markedsføringsmæssig udfordring at sikre at gratis Metro ikke skaber negativ omtale. Ligeledes vil brugere der benytter en kombination af det kollektive trafiksystem få meget ringe glæde af tilbuddet. Alt i alt vurderes det, at en fokusering på en del af det kollektive transportsystem kan give forvirring og irritation, der vil have en negativ konsekvens af tilbuddet.

**I forbindelse med Miljøtrafikugen 2005 blev forvaltningen bedt om at undersøge mulighederne for gratis kollektiv trafik. Nedenfor gengives Takst - samarbejdets svar.**

**Svar fra Takst-samarbejdet den 19. januar 2005 vedr.:  
Gratis kollektiv trafik i en dag**

Takstsamarbejdet har nu haft oplægget til én dags gratis kollektiv trafik i forbindelse med dette års miljøtrafikuge vendt med de øvrige parter i takstsamarbejdet.

Alle parter er meget interesserede i at få markedsført den kollektive trafik i størst mulig omfang i forbindelse med den årlige miljøtrafikuge. I denne mail har vi alene forholdt os til det konkrete forslag omkring én dags gratis transport ud fra et takstmæssigt synspunkt. Udover disse vurderinger, vil det selvfølgelig blive nødvendigt parallelt at inddrage markedsføringssiden samt den mere praktiske side omkring dimensionering af trafikken den pågældende dag. I denne vurdering ligger således til grund at det ikke bliver nødvendigt at skulle indsætte ekstra kapacitet den pågældende dag, hvorvidt denne antagelse også er realistisk vil skulle analyseres nærmere.

Der kan ventes at blive politisk bevågenhed på sagen fra både DSB, HUR og ØSSs side, hvorfor information omkring - også omkring processen - vil være en meget afgørende faktor.

Der er som aftalt tale om en første og meget overordnet vurdering. I det omfang I ønsker at arbejde videre med ideerne, vil vi selvfølgelig uddybe og præcisere vurderingerne.

Grundlaget for de økonomiske vurderinger er som nævnt, at så længe takstsamarbejdet får dækket eventuelt mistede indtægter, har alle i princippet ret til at "købe sig ind på" takstsystemet. Konkret betyder dette, at de nødvendige beslutninger vurderes at kunne træffes på administrativt niveau, med orientering til de enkelte selskabers ledelser.

### **Scenarie 1: Gratis transport i hele Hovedstadsområdet**

En meget overordnet beregning giver et løseligt overslag på omkring 5 mio. kr. for 4 dage ca. 20 mio. kr.

#### **Udfordringer:**

Kunder med periodekort vil intet få ud af tilbuddet, de har allerede betalt for deres periodekort, hvilket kan skabe negative reaktioner. Der vil under alle omstændigheder være tale om en markedsføringsmæssig udfordring.

Hvis målet er at promovere den kollektive trafik, vurderes der, at være langt bedre mulighed for udnyttelse af ressourcerne. Parterne i takstfællesskabet indgår gerne i en dialog omkring en bedre udnyttelse.

**Scenarie 2: Gratis transport i Københavns Kommune og i en del af den kollektive trafik, der passerer Københavns kommunegrænse**

Så vidt vi kan vurdere er der alene tale om at buskunder på rejser foretaget uden for Københavns kommune vil skulle betale for deres rejser - alle andre er gratis. Under denne forudsætning vil omkostningerne kun være marginalt mindre end for scenarie 1, det vil sige ca. 4-5 mio. kr. for 4 dage 20 – 25 mio. kr.

**Udfordringer:**

Udover de ovenfor beskrevne udfordringer, står vi her med en række kunder, som skal betale for deres busrejse ned til en S-togs station hvorefter resten af deres rejse indtil Københavns kommune vil være gratis. Måske ikke så let at kommunikere?

**Scenarie 3: Gratis kollektiv trafik i zone 1,2,og 3.**

Omkostninger vil være mindre end ved scenarie 1 og 2, men ikke markant mindre. Et løst overslag er i området af 4 mio. kr. for 4 dage ca. 16 mio. kr. En mere præcis beregning kræver en detaljeret vurdering af rejsefordelingen.

**Udfordringer:**

Endnu flere kunder vil få "komplicerede tilbud" - alle kunder som rejser ind/ud over gratis zonegrænsen skal således tage stilling til, hvilken del af deres rejse der er gratis og hvilken del de skal betale for. Hvis en af ideerne er at give nye kunder mulighed for at prøve systemet, vil det for mange blive en unødigt besværlig oplevelse for så vidt angår forståelse af takst - og zonesystemet.

En mulighed vil være alene at markedsføre tiltaget i forhold til kunder internt i København. De kunder der rejser udefra og ind til København vil så blot skulle "betragtes" som en slags sidegevinst.

**Scenarie 4: Uddeling af gratis dagsbillet til bil-pendlere**

Rent praktisk kan ideen realiseres ved, at uddele informationsfoldere samt billetter ved alle indfaldsveje til København et par dage inden gratisdagen. Af informationsfolderen skal fremgå, at bilisten ikke kan anvende sin bil til byen på gratisdagen, men at han i stedet kan anvende det kollektive system med den udleverede billet. Prisen på en 24 timers billet til alle zoner er 100 kr, mens et 2-klips kort til alle zoner kan fås for 70 kr.

**Udfordringer:**

Selvom tiltaget er rettet direkte mod potentielt nye kunder for den kollektive trafik, hvor ideen skulle være at give dem en positiv oplevelse, er det vores umiddelbare vurdering, at tiltaget kan risikerede at få den modsatte effekt. Bilfridag er traditionelt til stor gene for bilister og hvis man så oven i købet "pådutter" dem kollektiv trafik, risikerer vi måske at det snarere bliver som at "gnide ekstra salt i såret".

Det vil under alle omstændigheder være nødvendigt at foretage en meget nøje vurdering af de markedsføringsmæssige aspekter af en sådan ide.

Side 4 af 5

## **Holdningsbearbejdende konferencer**

### 1. konference

- Mobility management i Øresundsregionen

Formålet med konferencen er erfaringsudveksling om alternative transportformer, transportplanlægning, samkørselskampagner rettet mod bilister mm.

### 2. konference

- Kørselsafgifter

Formålet med konferencen er international erfaringsudveksling om brugen af kørselsafgifter samt om det er muligt gennem andre tiltag at opnå reduktion af trængsel og miljøforbedringer.

### 3. konference

- Miljøzoner

Formålet med konferencen er erfaringsudveksling om hvordan man på landsplan kommer videre med indførsel af Miljøzoner i større byer

De tre forslåede konferencer skal ses i en sammenhængende kontekst hvor politikere, græsrodder og evt. interesseorganisationer kan videndele og diskutere holdninger om overordnede vigtige trafikale problemstillinger, der har betydning for miljøet i København.

Udover at debatten på møderne skal medvirke til at nuancere holdninger blandt deltagerne, er det et formål at konferencerne gennem presedækning, hjemmeside etc. skal medvirke til at skabe debat i offentligheden.

For at øge interessen for konferencerne blandt deltagere og presse, forslås det at afholdelsen af de 3 konferencer sker på et centralt sted i København f.eks. festsalen på rådhuset og at det tydeligt fremgår at det er politikerne i København der inviterer.

Det kan foreslås at de 3 konferencer afholdes efter nedenstående model og pris pr. konference:

Side 5 af 5

| Aktivitet                               | Pris       |
|---|------------|
| * Invitation og program                 | 5.000 kr.  |
| Ordstyrer                               | 15.000 kr. |
| Referent/opsamler                       | 10.000 kr. |
| 1. debatindlæg fra ekstern oplægsholder | 15.000 kr. |
| 2. debatindlæg fra ekstern oplægsholder | 15.000 kr. |
| Forplejning/personale ved 50 deltagere  | 15.000 kr. |
| ** Lån af festsalen                     | 0 kr.      |
| I alt. for en konference                | 75.000 kr. |

- \* NB: Layout og trykning af program er en engangsudgift
- \* \* NB: Hvis festsalen ikke er ledig på de pågældende dage må der påregnes udgifter til leje af lokaler.

#### **Forslag til program:**

1. Velkomst v. politiker
2. Instruksjon til dagens program v. ekstern ordstyrer
3. 1. oplægsholder
4. 2. oplægsholder
5. Pause
6. Workshop om dagens tema
7. Frokost
8. Debat
9. Opsamling v. ordstyrer

#### **Hvad dækker mobility management i Øresundsregionen over?**

Mobility management er en samlet betegnelse for en række metoder og værktøjer til at fremme bæredygtig transport og mobilitet. Hvor man traditionelt fokuserer på at tilpasse trafikudbudet til den umiddelbare efterspørgsel, arbejder man indenfor mobility management målrettet med at ændre efterspørgslen gennem adfærdspåvirkning.

Det handler kort sagt om at gøre det let og attraktivt at bruge bilen mere fornuftig, kombinere den med andre transportformer eller skifte den helt ud med kollektiv trafik eller cykling og gang på de korte ture. Kodeordene inden for mobility management er således information, kommunikation, koordination og organisation.