

TØF's årskonference om regional og lokal kollektiv trafik den 9. – 10. oktober 2008

Jeg deltog på vegne af Rådet for Bæredygtig Trafik – altså som "græsrod" og observatør – i den meget spændende konference om kollektiv trafik i Korsør den 9. -10. oktober arrangeret af TØF (Transportøkonomisk Forening). Massive morgenforsinkelser for togene ind til og ud fra Hovedbanegården forårsaget af et tog, der havde nedrevet en køreledning og holdt stille uden for Hovedbanegården plus signalproblemer ved Sorø leverede en aktuel og sigende illustration af den skinnearbejds trafik's hyppigt forekommende genvordigheder og fremkommeligheden for tog på banenettet. Forsinkelsen betød udsættelse af starten på programmet torsdag formiddag. Men endelig nåede de forsinkede deltagere frem og *Uffe Jakobsen*, trafikforsker og medlem af TØF's bestyrelse, kunne åbne konferencen. Han nævnte strukturreformen og bøvlet med denne i relation til bustrafikken regionalt og lokalt. Hæftede sig ved den aktuelle mudderkastning fra politikerside, ansvarsfralæggelsen, regeringspolitikernes udsagn om det tocifrede milliardbeløb, der ofres på skinneudbygning og renovering, signaler mv. og den uforstående holdning over for påpegningen af manglen på midler til opretholdelse af fuld busdrift. Samt tilrettevisningen med adresse til regionerne: I må lære at organisere jer smartere, samarbejde bedre etc. Jakobsen var lidt møpset over disse politikerudtalelser og - bortforklaringer. Status er således, at det er de helt akutte og jordnære kapacitets- og ressourceproblemer, som martrer den kollektive trafik i Danmark lige for tiden. Jakobsen noterede, at der i forsamlingen, blandt de tilmeldte, ikke var så mange kommunerepræsentanter. En forklaring kan være, at man i mange kommuner har valgt at lægge sig hårdt opad trafikskaberne. Beklagede fraværet af et mere selvstændigt båret kommunalt engagement i den kollektive trafik's ve og vel.

Niels Mortensen, direktør, Trafikskaberne i Danmark, fremhævede etableringen af organisationen Trafikskaberne i Danmark – oprettet pr. 1.8.2008 – med bestyrelse, sekretariat og funktionen som fællesplatform, som den dominerende begivenhed i 2008. Året er gået med intern harmonisering, takster, køreplaner, IT-systemer mv. Bestræbelsen har været rettet mod at få de sammenbragte børn til at trække på samme hammel. Trafikskaberne's økonomi, faldende passagerantal, oliepriser, der er gået i vejret og renteudviklingen, refusion af brændstofudgifter bortfaldet (krav fra EU), *crossborder* leasing (indkøb af busser, EU-bestemmelser, moms-refusion bl.a.). Skønnet merudgift på 300 millioner i 2010. Kom ind på problemstillinger som fremkommeligheden, trængselsproblemer, særlige initiativer og foranstaltninger på dette punkt i byerne. Nye EU-krav til chaufføruddannelse, 5-dages videreuddannelseskursus. Rekrutteringsprojekter, mangel på arbejdskraft. Rejsekortet udskudt, men det er normal praksis i andre lande, at projekter af denne observans udskydes. Vi håber på, at systemet kan afleveres i december 2008 og at pilotdrift kan indledes i 2009, først i det tidligere STS-område og i Storkøbenhavn. Udbygning af Rejseplanen (www.rejseplanen.dk) med bilruteplanlægger i samarbejde med Vejdirektoratet og baseret på indsamlede døgn-trafikdata. Bus og Togvision. Ankenævn oprettes for hele den kollektive trafik pr. 1.1.2009. Lovændring vedrørende trafikskaberne forudses, plan for statens jernbanetrafik.

Dorthe Nøhr Pedersen, afdelingschef, Transportministeriet omtalte aktuelle initiativer på den kollektive trafiks område deriblandt trafikinformation og handicap-informationsskærme på 31 stationer. EU-regulering, regelimplementering. Infrastrukturkommissionens rapport (januar 2008), udbud af togtrafik: Genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland. Trafikplan for jernbanen sendt til høring af Trafikstyrelsen i første udkast (videresendt 1.6.2008). Fandt at Femern Bælt, den faste forbindelse, vil være en kæmpefordel for godstrafikken på jernbanen. VVM-analyser København-Ringsted. Rejsekortet. Det skal erstatte nedslidt billetudstyr på stationer mv; pilottrin Høje Taastrup-Holbæk i december 2008. Cityringen: p.t. udarbejdes bl.a. hvidbog, offentlig høring frem til 1.10.2008. Projekt vedr. samspillet mellem kollektiv trafikbetjening efter åbningen af Cityringen. Afrapportering november 2008 (et lille "frækt" projekt). Letbane i Århus, 1. etape med afsæt i Grenå og Odder-banerne, VVM-analyse. De nye trafiksselskaber; store udfordringer fra bilismen bl.a., træghed hos bilister m.h.t. busbenyttelse, defensiv indstilling, mentalitetsbarrierer hos potentielle passagerer, vanskeligt forcébar tærskel her. Samarbejde mellem staten, KL og DR om tilvejebringelsen af et forsvarligt datagrundlag. Signalprojektet, signalerne er forældede og stærkt nedslidte; BaneDanmark og Trafikstyrelsen har arbejdet med beslutningsgrundlag i 2 år. Omfattende projekt, kommer til at tage tid, kæmpeudskiftning og reinvestering forestår. Et nyt signalsystem vil være mere sikkerhedsintensivt og tillige give grundlag for bedre trafikinformation til passagererne.

Steen Møller, formand for Trafiksselskaberne i Danmark (og for Fynbus) fremhævede *dødsspiralen* for bustrafikken. Det er hvad vi risikerer som følgende af faldende passagermængde, den forårsagede nedgang i billetindtægterne, flere som har købt biler, øgede brændstofudgifter etc. vi står over for ikke mindre end en livstruende krise, idet hver 5. bus risikerer at blive skåret væk. Der må forudses stigende omkostninger & stigende underskud. Selskabernes budskab: Det fastlåste system for økonomisk fordeling/tilskud og byrdefordeling må blødes op. Og der må også være fokus på takstloft og driftsloft. Med andre ord, store udfordringer presser sig på, økonomisk manko idet prisen på buskørsel stiger med 9,5%, 2008-09, og billetpriserne må højst stige – dikteret fra politisk hold – 3,1%. Henviste til røgsløret og kritikken fra politikerne samt regeringens uholdbare udsagn og bortforklaringer. Der aftegner sig store problemer for den kollektive trafik, men hvor mange penge mangler der? Estimat: Juli: 300 millioner; september: 485 millioner, oktober-november: ? *Besparelser* er allerede igangsat i Odense (6,2 millioner, der ventes et samlet besparelsesomfang op til 30 millioner i Odense kommune). Sparekniven vil følgelig ramme busruter, administration og indkøb af busser. *Steen Møller* opholdt sig ved paradokser og modstridende udsagn, påstande og "fikse idéer" i den politiske lejr og hos regeringen. Gode busser er et *must*, vi må ikke slå af på kravene til busmateriel, kvalitet og komfort, også for *miljøets* skyld. Fastslog, at kollektiv trafik skal være en *vindersag*, men *økonomien* er en hindrende faktor her. Der er også behov for at tænke og arbejde på tværs, vi skal udvikle mere, lægge mere vægt på produktudvikling og blive bedre til at lære af hinanden. Der er foregået et stort udviklingsarbejde på togområdet, men faktum er, at man inden for bussektoren er vidne til et betydeligt efterslæb på dette punkt. Der bør sættes på fælles initiativer og kampagner, sikring af bedre omdømme, som nævnt produktudvikling, incitamentmodeller (sammenligning med udviklingen i Helsingborg, hvor der er investeret massivt i busdrift) samt bedre koordinering mellem

trafikformer. *Uffe Jakobsen* konstaterede afslutningsvis, at der på Christiansborg er meget lidt føling med bustrafikken i Danmark.

Peter Hermansen, udviklingskonsulent, Region Midtjylland, talte om "effektivisering" af det regionale busrutenet. Flere og flere vælger bussen fra, og den onde cirkel er en realitet. Et formål med effektiviseringen var bl.a. etablering af en klarere rollefordeling mellem regional og lokal buskørsel. Busruteklassificeringer, 58 ruter foreslås nedlagt helt eller delvis i forslag udmeldt til kommunerne for kommentarer. Besluttet at udsætte besparelser på rutenettet fra 2009 til 2010 (vedtaget af Regionsrådet for Midtjylland i september 2008).

Henrik Dalsgaard, trafikplanlægger Hjørring Kommune, havde en kort præsentation med overskriften "Bybus eller ej?" 4 buslinier i kommunen (2008). Konstateret passagerfald fra 623.000 til 297.000 fra 2005 til 2007. Præsentation af modeller for udviklingen/udbygningen af busdriften i den nye storkommune.

Jens W. Brix, civilingeniør i Trafikstyrelsen, havde et oplæg med overskriften "Planlægning." Beskrev et første forsøg på at udarbejde et samlet grundlag for indkøb af togtrafik fra statens side. Ikke tale om en investeringsplan, heller ikke om en strukturanalyse fra et statsligt perspektiv, ligesom der heller ikke var tale om en beskrivelse af, hvad man kan opnå med forskellige virkemidler. Gennemgik elementer og parametre i trafikeringsmodel baseret på 2-timers drift på jernbanestrækninger. Nævnte tillige forhold og faktorer, som *ikke* indgår i dette kortlægningsarbejde. Trafikplanen er sendt i høring til kommuner, regioner og trafikselskaber (maj 2008), og en hvidbog udsendes ved årsskiftet. Derefter udarbejdes endelig trafikplan.

Jeg havde nogle forhåndsforventninger til den præsentation, som den tyske konsulent og trafikforsker *Axel Kühn* var programsat med. Og de blev bestemt indfriet. Kühn lagde bl.a. vægten på *mixed models*, på blandingsformer, kombinationer mellem letbaner, *light rail*, sporveje og konventionelle jernbaner i lokalområder og regioner. Karakteristisk for disse banetyper er deres forholdsvis korte længde og den fornyede rolle, de har fået tildelt efter renovering, opgradering, reetablering og genåbning og ofte som følge af ændringer i de lokalområder, strækningerne gennemløber, som følge af byfornyelse, egnsudvikling, ændringer i lokalområder eller ændrede syn på banernes muligheder og potentialer (forstærkning eller fortætning af lokale trafiknet, pendling, turisme m.v.). Kühn lagde bl.a. ud med en fremhævelse af de små standsningssteders kvantitative overvægt og dermed betydning: 95.15% af stationerne på banerne er de helt små standsningssteder – dem skal man derfor også medtænke! I Kühns PowerPoint-præsentation blev vist illustrerende eksempler på lokale og regionale *revitaliseringsprojekter* på jernbaneområdet og projekter, der kombinerer traditionel jernbane og letbane. Det hører med i billedet, at Kühn har været rådgiver på letbaneprojektet i Århus. De viste projekteksempler omfattede derfor naturligt nok Odder-banen ved Århus, men der blev også gennemgået eksempler fra andre lande deriblandt Frankrig, Schweiz, Tyskland og USA. Det slående ved gennemgangen, sådan som jeg ser det, var bl.a., at flere af de udvalgte moderniserings- og redefineringsprojekter, som blev præsenteret, langt fra er *fancy* storskala-projekter med meget store anlægs- og moderningsomkostninger. Og ofte er det lokale interessenter

og iværksættere, som har taget initiativet til genoptagelse af driften. I nogle af eksemplerne drejer det sig om lokale baner, som tidligere operatører, fx *Deutsche Bahn*, havde opgivet og som har henligget glemt, forsømt, og tilgroet i en årrække, men som er blevet vakt til live som følge af lokale initiativtageres og interessegruppers aktivitet. Essentielt er det også, at det i en del tilfælde er socio-økonomiske faktorer, lokale udviklinger, ny byvækst i områder, nye formålsdefineringer og perspektiver, som har været udslagsgivende i genetableringsbestræbelserne. Banerne er ikke altid særlig lange, i et af eksemplerne er der tale om en strækning på 14 km (med 12 stop), og der er ikke altid tale om store eller imponerende trafiktal, men et iøjnefaldende træk er, at den genåbnede, redefinerede eller omlagte strækning stort set altid genererer et øget passagervolumen på årsbasis i sammenligning med trafiktal på fx lukningstidspunktet. Det dokumenteres af de tal, som Kühn har indsamlet og analyseret. I nogle tilfælde er det et lokalt eller amtligt selskab, der overtager efter en statslig operatør. Det lokale initiativtagende selskab benævnes *Zweckverband*. I en sammenlignende oversigt over de gennemgåede baner præsenteredes tal for passagerbenyttelse og volumenniveauer, og det fremgår heraf, at det langt fra altid er ambitiøse tal, der opereres med. I nogle tilfælde accepteres fx en stigning fra 400 til 900 daglige passagerer. Kühns tankevækkende præsentation giver input til visioner for lokalebanernes *revival*. Succesen for revitaliseringsprojekterne afhænger af lokalområdernes – og dermed banebetjeningsområdernes – beskaffenhed, de socio-økonomiske faktorer, udnyttelsen af lokalområderne. Og lokalplanlægning og transportplanlægning skal afstemmes! Forudsætninger der skal være til stede:

- Lokalt politisk initiativ
- Kreativitet (!)
- En institutionel kontekst, driftsorganisation mv.

Uffe Jakobsen konstaterede, at der i Danmark synes at være mangel på interesse for denne type kombinationsløsninger og for hybridformer mellem busser og tog.

En anden udenlandsk trafikforsker, *Bertil Hylén*, der er fra Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, Stockholm, gav en præsentation med overskriften "Den sømløse rejse – foreløbige resultater fra LINK-projektet. LINK-projektet har som mål at skabe et europæisk netværk af trafikfolk for at overvinde de mange barrierer i forbindelse med rejseinformation, bestilling, betaling og indretning af terminaler, hvor omstigningen foregår. Helt aktuelt konstaterede han i øvrigt, at der ikke var nogen bus eller taxa ved Korsør station, da han ankom med toget fra København (!) Han fremhævede også, at de sømløse eller *intermodal* transportløsninger ikke tillægges større forretningsmæssig betydning (*not seen as any business*) og "*rural public transport represents a mix of regimes and are often of poor quality*". LINK har som et af sine centrale fokusområder bl.a. at facilitere *intermodal solutions*. Gennemgang af LINK arbejdsgrupper og prioriteter. Stillede spørgsmålet: Skal der være lovgivning, der fremtvinger intermodalt samarbejde?

Henrik Severin Hansen, chefkonsulent, Trafikstyrelsen var i et orienteringspunkt bl.a. inde på behovet for data, fremhævede de mange tal, der flyver gennem luften. Der mangler gode og solide data; men de er på vej. Der er dog store dataproblemer. Statistikken skal

kunne bruges til *benchmarking* og sammenligning. Omtalte målet for statistikkerne og deres udformning.

Jeg deltog om eftermiddagen i Seminar B: Bestillerrollen: Gratis busser. *Kim Johansen (S)*, formand for teknik- og miljøudvalget, Nordfyns Kommune beskrev et projekt med gratis *lokalbusser* i Nordfyns Kommune, medens *Keld Rysgaard*, trafikmedarbejder i Aabenraa Kommune, beskrev et projekt med gratis buskort til alle skolebørn og overvejelser vedrørende gratis lokalbusser i den sønderjyske kommune. Nordfyns-projektet: Større fleksibilitet for børn, unge og ældre. Skolebusruter: Voksne kan køre med fra den 1.9.2008; prøveperiode på 2 år. Kommende udfordringer: Stigende priser på driften, loft over serviceudgifter, skattestop. Kombination af lokale transportbehov, tænkning på tværs af kommunegrænser plus *pulje/pool* midlerne som basis for en mere rationel planlægning. Udefra kommende kan også rejse gratis. Tal for trafikudviklingen foreligger endnu ikke. Teletaxa-ordningen bruges også. Transport af passagerer til genoptræning mv. Diskussion og indvendinger. Aabenraa-forsøget: 80.000 indbyggere, 5 sammenlagte kommuner. Harmonisering af afstandskriterier (for tildeling af buskort). Randers-forsøget nævnt. Fremhævet som en fordel: Gratisbusbetjeningen binder små bycentre/lokalområder sammen og sikrer, at man kan have ét center i en kommune. Men er det ulovligt at etablere ordninger, hvor folk kan køre med gratis?

Særlig interessant fandt jeg det seminar, som blev ledet af *Anders H. Kaas*, projektchef, Atkins Danmark A/S og *Axel Kühn*, den tyske trafikforsker og rådgiver sent torsdag eftermiddag som opfølgning på Kühns plenum-præsentation. Den engelsksprogede overskrift lød: *Regional Railways – New future for remote branch lines*. Kühn skitserede i starten nogle begreber og nøgleproblemstillinger, der kunne indgå i gruppediskussionerne, bl.a.:

- Assessing the public transportation potential of regional railway corridors
- Identifying criteria and success factors
- Character of railway corridor
- Tourism role?
- New/relocated stops
- Neighbourhood of railway corridor to economic activity nodes
- Link functions towards regional centres
- Competing bus lines in corridors?
- Network/connectivity role

Som ikke-ekspert og aktivist med særlig interesse for de såkaldte "restbaner" fulgte jeg debatten i en af undergrupperne om lokalbaner i Sydsjælland og på Lolland-Falster. Vi delte os fra starten op i fire grupper under seminaret: Nordjylland, Vemb-Lemvig-Tyborøn, Nordsjælland og Vest- og Sydsjælland/Lolland-Falster med fokus på lokalbanerne. Jeg slog antennerne ud og lyttede, men det er mit indtryk, at visioner af mere dristig art savnedes, i hvert fald i min gruppe. Ingen foreslog således genåbning af nedlagte jernbaner i pagt med og med inspiration fra Kühns udenlandske eksempler. Mange af de tanker og overvejelser, der indgik i de mundtlige rapporter fra grupperne, gik således på, hvordan forskellige operatører med fordel kunne befærde delstrækninger, typisk dele af DSB-

nettet, for at give bedre sammenhæng i betjeningen og binde byer sammen. Dvs. langt henad vejen optimering ud fra de bestående fysiske rammer men med sideblikke til enkelte udbygningsprojekter. Derfor var det rigtig spændende, i hvert fald sådan som jeg ser det, da Anders H. Kaas til sidst viste en *slide* med jernbaneudbredelsen i Danmark i 1929 og kontrasterede den med nettet i dag og til sidst en *slide*, der illustrerer, hvordan man, mere visionært, kunne forestille sig banerne så ud på Sjælland, i fremtiden. Deriblandt en genåbnet Slagelse-Næstved-strækning med nye stop i Slagelse-nærområdet. Generelt synes jeg, at Anders H. Kaas havde fat i det helt rigtige, da han i de afsluttende bemærkninger bl.a. pegede på behovet for en gentænkning af hele jernbanen i Danmark, jernbanegeografien. Det er på tide at tænke i fremtidens netværk/banesystem, og man bør frigøre sig fra de historiske begrænsninger.

Konferencens 2.-dag indledtes med en gennemgang af *Jesper Hansen*, adm. direktør for BaneDanmark med fokus på fornyelsen af jernbanen i Danmark og med statusredegørelse for genopretningen af det nedslidte jernbanenet. Desværre var der afbud på grund af bl.a. sygdom fra nogle af indledere, der skulle i ilden denne formiddag. Det gjaldt *Lars Andersen*, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, der skulle have givet en peptalk (forhåbentlig) om, hvorfor der skal investeres i kollektiv trafik. Og det gjaldt tillige *Jens Holst Møller*, projektleder i signalprogrammet, BaneDanmark, som skulle have fortalt om nyt signalsystem for de danske jernbaner. Stikord fra *Jesper Hansens* præsentation: Trafikaftalens nøgletal, klassificering i røde, grønne og blå baner, dvs. 1., 2. og 3. prioritet i vedligeholdelse og opgradering. Regularitetsforbedringer, varme skinner, 40 år gamle relæer på Hovedbanen; er blot et enkelt i uorden, går signaler i området i rødt! Til slut "ligningen": Trængsel x klima = kollektiv trafik, jernbane.

Kristoffer Kejser, trafikkoordinator, Ring3-kommunesamarbejdet beskrev det storkøbenhavnske letbaneprojekt. Nævnte 140 siders rapport, der er ved at være klar til publicering. *Ole Sørensen*, projektleder i Midttrafik, tog sig af gennemgangen af de århusianske letbaneprojektplaner.

Per Gellert, udviklingschef, Movia, lagde vejen om ad den onde spiral for busdriftens vedkommende (underfinansiering, nedskæringer af afgang etc.) og omtalte nye initiativer: 11 langdistancelinier mellem Sjælland og København, turistbusstandard, komfort, Internet; endvidere øget busfremkommelighed og BRT, højklasset busløsning, som forløbet for letbaneanlæg, fx højklasset bus til Husum-Brønshøj.

Line Lundum Matthäi, udviklingschef, Planlægning og Trafik, DSB fortalte om strategi for trafikinformation. Kom ind på problemerne, utilstrækkelig koordinering med bl.a. BaneDanmark, erkendelse af, at der er for mange manuelle processer i belastningssituationer, hvor der skal gives information til passagererne (nedbrud, aflysninger, uregelmæssigheder etc.). Vil i højere grad forsøge at se informationsflowet fra kundernes perspektiv (burde man vel have gjort for lang tid siden ☺; referentens anmærkning). Man trækker på forskellige datakilder/databaser, derfor er koordinationsproblemet af meget massiv karakter, åbenbart. Man er alt for lidt internationale – en anden erkendelse – derfor skal der satses mere på udbygning af

information på engelsk. Behov for mere samvirke med andre udbydere (metro, S-tog, Movia mv.) på info-fronten.

OPP – en genvej til nye anlæg? Var overskriften på et oplæg af *Klaus Ahm*, partner, Ernst & Young. OPP står for Offentlig-Private Partnerskaber. Privat dedikeret selskab indgår aftale med bestiller. Lang tidshorisont, ofte 25-30 år. Partneren varetager projektering, anlæg, drift og vedligehold samt finansiering af et sædvanligvis offentligt aktiv. Kan forebygge projektoverskridelser. Relevans for statslige og kommunale projekter. Www-reference vil blive distribueret. Men er åben for henvendelser og spørgsmål.

Jan Albrecht, planchef, Trafikstyrelsen, havde et oplæg om bedre terminaler og stationer. Omtale af Trafikstyrelsens Masterplan, som er en *idéskitse*, ikke et beslutningsgrundlag med finansiering.

Derefter var der storseminarer. Jeg deltog i et om den kollektive trafik og klimamålene. Inden for denne seminarramme omhandlede et af oplæggene CONCITO, Danmarks nye grønne tænketank. Oplægsholder her var *Susanne Krawack*, der er direktør for Trekantområdet Danmark, formand for CONCITO's transportgruppe. Tænketanken skal implementere analyse- og forskningsarbejder. Transportgruppen – tæller også grønne organisationer, men er Rådet for Bæredygtig Trafik også med her? Klimavurderinger af transportinitiativer og –investering. Øget togtrafik giver kun begrænset effekt på CO₂-udslippet; biltrafikken skal reduceres markant. Nye drivmidler og –teknologier er en vinder, her skal der derfor satses stærkt. Satsning alene på kollektiv trafik er ikke løsenet.

Morten Kristensen, afdelingsleder i Movia, omtalte i sit oplæg om biodiesel i Århusbusser, DAKA Biodiesel, et CO₂-neutralt affaldsprodukt fra slagterier.

Det sidste oplæg var ved *Alex Landex*, trafikforsker, DTU Transport og omhandlede elektrificering af jernbanen i Danmark. Skitserede mulige prioriteter for elektrificering. Elektrificering kan blive fremskyndet, hvis DSB beslutter sig for at fyre Ansaldo Breda, leverandøren af de forsinkede IC4-tog. I beslutningsovervejelserne indgår tillige, at IC3 snart skal udskiftes (levetid 20-30 år) og at IC4-leverancernes skæbne skal afgøres i maj 2009. Prioriteter, elektrificering: 1) Til Esbjerg 2) til Århus 3) Til Aalborg 4) Til Aalborg og 5) til Struer. Fremhævede behovet for prioritering og gentænkning af jernbanedriften i Danmark. Man kan køre på grøn strøm; 30% billigere end diesel. Diesel under Store Bælt medfører kraftig slitage på kørestrømsanlæg i tunnelen, et afgjort minus. Men, fremhævede Alex Landex, ingen har undersøgt elektrificering i sammenhæng med projekteringen af nye signalsystemer og nyanskaffelser af (el)tog. Ingen rapporter og analyser om dette. Lunderskov-Esbjerg kan (uafhængig af IC4) udgøre 1. etape i en elektrificeringssatsning. Relancering af elektrificering.

Observatørens afsluttende supplerende iagttagelse: Flest mandlige deltagere, ret mange biler på p-pladsen foran Grand Park, men en del kom også med toget fra København bl.a.

Links og referencer på TØF's hjemmeside: www.toef.dk

17-10-2008 Leif Kajberg, suppleant, Rådet for Bæredygtig Trafik