

Toget som rygraden i et grønt transportsystem:

# Gode forbindelser

**I 2009 var der en samlet stigning i antal togrejser i Danmark på 1 procent, mens Vejdirektoratet har opgjort, at persontrafikken på landets veje faldt med 1,5 procent. Toget har altså formået at vinde markedsandele fra bilen i 2009. Det gør toget til en god forbindelse for klimaet og miljøet**

Af Jesper Winther Andersen

I den langstrakte vinter, vi netop har oplevet, havde toget kronede dage. Selv MILJØMAGASINETs udsendte, der ellers bruger bilen som rullende kontor til de mange møder rundt om i landet, måtte overgive sig til den kollektive transportform, da varslor om snestorme m.v. satte spørgsmålstegn ved fornuften i at køre selv. Det blev til flere togture – blandt andet København-Århus t/r og København-Middelfart t/r; og der skal ikke herske tvivl om, at DSB tilbyder et godt produkt. Tog til tiden og oplagt mulighed for at arbejde undervejs. Men kæden hopper lidt af, når man når bestemmelsesstedet. Eller rettere stationen ved bestemmelsesstedet. For eksempel stod undertegnede i kø på Middelfart Station i 20 minutter for at få en taxa. I Århus var der ikke kø, men den samlede taxa-regning i forbindelse med tre møder løb op i 600 kroner. Det var altså dyrere at komme rundt i Århus end at blive transporteret fra København til Århus.

-Vi er godt klar over, at det er her, toget har sin akilleshæl. Men vi gør noget ved det. På flere fronter, siger miljøchef Jesper Mølgård, DSB, til MILJØMAGASINET. Jesper Mølgård fortsætter:

-Vi ser på det i helikopterperspektiv. Vi ser på eget forbrug. Og på andres forbrug. Selve togdriften er OK, men i enderne kan vi opleve flaskehalse. Det får os til at tænke alternativt.

Et af alternativerne er, at DSB og Better Place vil arbejde sammen for en fleksibel, nem og grøn måde at transportere kunderne på. Nøgleordene er elbiler og tog i en samlet pakke. Aftalen afspejler, at selskaberne deler visionen om at skabe grøn og bæredygtig persontransport og gerne vil levere løsninger, der slår tre fluer med ét smæk: et væsentligt bidrag til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen og trængselsproblemerne ind og ud af de store byer samt mere kvalitetstid på rejsen.

## Den grønne rejsekæde

-Udfordringen for togpassagerer i dag er, at de særligt på slutstationen selv skal finde en hurtig og effektiv transportløsning frem til det endelige bestemmelsessted. Bilstens udfordring er, at man binder sig bag rattet og derfor ikke kan bruge rejsetiden effektivt til for eksempel arbejde eller afslapning. Det kan DSB og Better Place-konceptet råde bod på, mener Jesper Mølgård.

Konkret vil DSB og Better Place etablere en eldelebilordning ved en række større danske togstationer. Pilotprojektet igangsættes i 2010. De to selskaber vil tillige sammen se på mulighederne for at etablere lademulighed for elbiler ved de større pendlerstationer frem mod 2012.

Fra pc'en eller på lidt længere sigt mobiltelefonen vil kunden derfor hjemmefra kunne bestille togbillet, pladsbillet samt en eldelebil, der står klar på bestemmelsesstationen.

En slags forløber for dette koncept er, at man allerede nu kan leje en SMART Car i Århus og Odense, når man vælger en "DSB 1-rejse". SMART Car er ikke en el-bil, men en brændstoføkonomisk mini-bil. -Vi spiller populært sagt på flere heste, og vi er selvfølgelig også opmærksomme på, at tog og cykel er en god kombination, siger Jesper Mølgård.

Fra den 15. januar blev det således gratis at tage cyklen med i S-toget, og tilbuddet gælder foreløbig resten af 2010. Undersøgelser hos S-tog viser, at afstanden til stationen har stor betydning for, om man bruger S-toget. Derfor er tilbuddet om cykelmedtagning oplagt. Dette er det første af en række tilbud, hvor S-tog sætter fokus på, at det er nemt og hurtigt at tage S-toget. Og det har fået flere til at tage toget. Tiltaget er ikke kun blevet godt modtaget. Det har også ændret storkøbenhavnernes rejsevaner. 13 pct. af de adspurgte har nemlig taget cyklen med i S-toget. Og hele 47 pct. af alle adspurgte siger, at tiltaget har fået dem til at tage toget oftere.

-Vi vil gerne i tættere dialog med kommunerne. Det er dem, der placerer stationerne og etablerer infrastrukturen. Når det gælder cykler, kan vores ønsker have afsæt i bedre cykelstier, bedre cykelparkering og måske ligefrem cykeludlejning. Vi indgår meget gerne i samarbejder, men det er vigtigt at pointere, at såvel kommuner som regioner skal på banen. Man skal tvinge sig til den øvelse at se hele trafikmønsteret lidt fra oven, fastslår Jesper Mølgård og tilføjer:

-Når jeg skal være rigtig optimistisk, så kan jeg godt se for

mig, at der etableres en taxaordning, så når man bestiller sin togbillet, bestiller man samtidig en taxa. Vores IT-system skal så sammenkøre bestillingerne, så man kan få samlet bestillinger nok til, at flere kan dele taxa'en og dermed holde prisen nede – måske på en 50'er oven i togbilletten.



*DSB S-tog har netop gennemført en undersøgelse, der viser, at hele 89 pct. af de adspurgte synes, at det er en god idé, at man kan tage cyklen med S-toget. Faktisk vurderes initiativet så positivt, at det scorer 4,5 på en skala fra 1 til 5, hvilket er usædvanligt højt for et nyt rejsetiltag*



*- Inden for transportsektoren tilbyder vi det eneste produkt, der med den eksisterende teknologi kan tilbyde nul CO<sub>2</sub>-udledning af transport i en større volumen. Derfor er det helt naturligt, at vi har fokus på det grønne, og vi kan gøre det med langt større troværdighed end de fleste andre virksomheder. Men det giver os også et udvidet ansvar, siger Jesper Mølgård*

## Den grønne hastighed

Andelen af danskere, der har GPS, er steget kraftigt i de sidste tre år. I dag har 46 procent familier GPS-navigation, især i bilen. I 2007 gjaldt det kun 19 procent, viser nye tal fra Danmarks Statistik. Nu har GPS'en også fundet indpas i toget. For GPS'en kan andet og mere end at vise vej. Den kan også fortælle, hvor langt der er til målet - både i kilometer og i tid og sågar oplyse om forventet ankomsttid ved den aktuelle hastighed. Disse informationer er guld værd, fordi man kan indrette sin kørsel



*Med en elektronisk køreguide GreenSpeed forventer DSB i 2011 at have formindsket energiforbruget til fjern og regionaltog med 10 %. Køreguiden er et GPS baseret system, der giver lokomotivførerne opdateret information om, hvor hurtigt de behøver at køre for at holde køreplanen. Energibesparelsen opnås med en mere jævn kørsel med færre opbremsninger og accelerationer*

system, der giver lokomotivførerne opdateret information om, hvor hurtigt de behøver at køre for at holde køreplanen. Energibesparelsen opnås med en mere jævn kørsel med færre opbremsninger og accelerationer. Dette vil også betyde større komfort for de rejsende, som vil opleve en mere glidende kørsel. I midten af 2011 forventer DSB, at det nyudviklede system er installeret i alle fjern- og regionaltog og taget i brug.

Systemet beregner løbende togets optimale hastighed som anbefales til lokomotivføreren. Resultatet giver ikke alene en forbedret brændstoføkonomi og dermed mindre CO<sub>2</sub>-udslip, men også færre udgifter til vedligeholdelse og et bedre arbejdsmiljø for lokomotivførerne. Endelig forventer DSB, ud fra testkørsler, at GreenSpeed har en positiv effekt på regulariteten.

DSB regner med at det vil koste omkring 66 millioner kroner at udvikle og implementere hele systemet.

-Vi ser, at der er interesse for GreenSpeed i andre lande. Vores kolleger i Frankrig vil for eksempel gerne købe vores koncept, oplyser Jesper Mølgård.

## Den grønne løsning

På trods af bilens fleksibilitet vil stigende trafikmængder betyde, at bilen kan blive sin egen værste fjende - især i myldretiden. Det forventes, at der på de største veje vil være en vækst på ca. 70 % frem mod 2030. Det er et fremtidsscenario med store indbyggede miljøproblemer, trængsel og spildtid.

-Toget kan ikke løse alle trafikproblemer, men toget har potentialet til at løfte store dele af trafikvæksten til fordel for miljøet. Hvis toget opsuger trafikvæksten frem mod 2020 vil det betyde en samlet mindre udledning af CO<sub>2</sub> på ca. 1 million ton i forhold til hvis

væksten sker på vejene. Det er således også regeringens ambitiøse mål, at togtrafikken skal fordobles frem mod 2030 - fra 6,5 mia. personkilometer om året til 13 mia. Og Folketinget har med "En grøn investeringsplan" også vedtaget en fornyelse af det danske jernbanenet. Og investeringer i jernbanen samtidig med en stabil og effektiv drift er forudsætninger for at gøre toget mere attraktivt, understreger Jesper Mølgård.

DSB har for 2010 planlagt en række nye kunde- og produkttiltag. Herunder en udvidet køreplan med blandt andet nonstop København-Århus og flere Intercity lyntog. Dertil kommer nye tog og højere frekvens på Sjælland samt natkørsel med S-tog. Disse initiativer forventes sammen med øget samfundsmæssig fokus på klima at tiltrække flere kunder i 2010.

-Vi ser os selv som den grønne rejsekæde, pointerer Jesper Mølgård.

DSB's målrettede arbejde med at forbedre kundeservice og produkter har båret frugt. Den nyeste undersøgelse viser, at kundernes tilfredshed er steget, og resultatet af den seneste kundeundersøgelse er for S-togs kunder det bedste i mange år. DSB's omdømme er ligeledes steget og har i 2009 opnået en score på 55,8 i 2009 (Reputation Institutes omdømmemåling), hvilket er en stigning på 5,2 point eller 10 procent i forhold til 2008. Stigningen er på knap 19 point siden bunden i 2006.