Rådet for Bæredygtig Trafik
Nørrebrogade 39, 1. tv.
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

13. november 2009

Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Trafikplan 2009, høringssvar

Indledningsvis vil vi rose den udsendte trafikplan, der indeholder en vis grad af nytænkning f.eks. for så vidt angår rejsehastighed, tilslutningsgaranti og (omsider) rejsegaranti. Når det er sagt, vil vi tilføje, at planen har "slagside" i form af overdreven prioritering af busser. Jernbanen er fortsat bussen overlegen med hensyn til miljø, hastighed og komfort og bør derfor fremhæves mere, selv om jernbanedrift er dyrere og tager længere tid at udbygge end busdriften.

I det følgende kommenteres planen mere detaljeret. Vi hilser med tilfredshed, at Movias mål er 90 % tilfredse kunder, hvilket er ambitiøst og efter vor opfattelse kun kan opnås ved øget satsning på jernbanerne. Trods alle bestræbelser på at højne bustransportens kvalitet vil bustransport altid være mindre attraktiv end togtransport, og busser får derfor næppe i nævneværdigt omfang bilister til at skifte transportform (uanset f.eks. gratis internetadgang).

Det anføres, at trafikplanen bl.a. er udarbejdet på grundlag af Trafikstyrelsens jernbanetrafikplan fra 2008, og vi gør opmærksom på, at denne plan nu er nærmest ubrugelig og overhalet af regeringens grønne transportpolitik.

CO_2-udledning og emissioner er alene opgjort for busser, og der mangler således en sammenligning med tog. Der mangler ligeledes nogle krav til omfanget af støj. Visse moderne bustyper støjer utroligt meget, og der bør derfor stilles støjkrav i forbindelse med udliciteringerne.

Planen gør (for) meget ud af højklassede bussystemer (BRT) på bekostning af letbaner. Det er naturligvis ikke overraskende, at separate bustracéer er billigere at anlægge end en elektrisk letbane, og i planen nævnes den franske by Rouen som eksempel. I sandhedens interesse skal oplyses, at der i Rouen foruden sporbusser også er to letbanelinjer og et større antal almindelige buslinjer. Når man valgte "gummihjul", skyldtes det bl.a. nogle 10 % stigninger på vejene til forstæderne. Sporbusserne i Rouen er optisk/elektronisk styrede (ved hjælp af hvide streger på kørebane, kamera, software og servomotor), men den manuelle styring er altid slået til, således at chaufføren kan gribe ind. Fordelen ligger især i præcis og tæt tilkørsel til stoppestederne, hvorved opholdet ved disse kan forkortes.

I øvrigt findes der verden over et utal af mere eller mindre højklassede bussystemer lige fra almindelige gader og veje alene med aktiv trafiklysprioritering til sofistikerede løsninger med

styrede enskinne-trolleybusser, der nærmest er sporvogne på gummihjul. I mange tilfælde kunne man lige så godt have anlagt letbaner, der er et gennemprøvet produkt.

Trods sin grundighed hvad angår busser, nævner planen ikke, hvilken eventuel sporføring samt hvilke traktionsformer de højklassede buslinjer skal have (diesel, gas, el, hybrid), men vi gætter på, at der "bare" påregnes diesel-ledbusser, jf. illustrationen på side 53. I så fald er vi ikke enige i, at BRT kan ligestilles med letbaner med hensyn til komfort og miljø. Mange finder således ledbusser direkte ubehagelige at køre i, og man undgår ikke støjen, ligesom busser aldrig kan opnå sporvognens "glideflugt" og lydløshed især ved højere hastigheder. Hertil kommer det æstetiske element; sporvogne kan lettere end busser indpasses i et harmonisk bybillede, idet sporet kan lægges i en tracé tilsået med græs.

Det tyske tidsskrift "stadtverkehr" (nr. 4/2008) har sammenlignet priserne for letbane og BRT og kommer til resultat, at sporvognsdrift under lige betingelser er ca. 1½ gang dyrere end dieselbusdrift. Artiklen indeholder herudover en række betragtninger og udregninger om anlæg og levetid m.v. for to fiktive gennemsnitslinjer i bytrafik. Vi finder ikke tallene afskrækkende og vil afgjort foretrække letbaneløsninger, f.eks på Ring 3. Under alle omstændigheder ønsker vi *gennemtænkte* løsninger og mener således, at en BRT-løsning som forløber til en letbane umiddelbart vil være spild af penge, og peger på, at der trods alt er afsat 1½ mia. kr. til projektet.

Det samme ønske gælder trafikplanens forslag om busser i motorvejenes nødspor. Vi tænker især på trafiksikkerhed og konkurrence med parallelle jernbaner. Det skulle nødig komme dertil, at busserne "skummer fløden" fra de mere miljøvenlige tog eller måske forsinker banernes udbygning. Naturligvis er det rigtigt, at busløsninger kan skabe mere kapacitet på kortere sigt og senere tilpasses nye jernbaner, men det duer kun, hvis busserne benyttes, og vi kan godt være i tvivl, om de er attraktive nok. Men ok, et forsøg kan afsløre det.

I samme forbindelse finder vi det rystende, at kun 7 % af de sjællandske pendlere uden for Hovedstadsområdet benytter kollektiv trafik, og at 70 % bruger bil. Det er for beskedent som mål blot at fastholde disse 7 % på Sjælland og Lolland-Falster; der må gøres noget mere aktivt. Her må efter vor opfattelse bogstaveligt talt tænkes i andre baner, og vi finder det i den forbindelse betænkeligt, at Movia tilsyneladende blot har accepteret den forestående nedlæggelse af Gedserbanen, der - om end potentialet er lille - med en bedre køreplan kunne have fungeret som fødelinje til Sydbanen. Vi finder det ligeledes uklogt, at Movia ikke i planen har meldt ud på lidt længere sigt at ville satse på en reaktivering af jernbanestrækningen Slagelse-Næstved. Herved risikeres, at Skov- og Naturstyrelsen når at få lagt asfalt på tracéen, der således i givet fald senere skal rives op, og 48 mio. kr. dermed er spildt. Vel rækker planen kun 4 år frem, men her svigter det visionære aspekt, der tillige burde omfatte en reaktivering af strækningen Værslev-Gørlev, således at der kunne (gen)oprettes en sammenhængende magistral Kalundborg-Slagelse-Næstved.

Til slut vil vi nævne, at der af miljøhensyn i fremtidige udbud bør kræves en længere levetid for busser (fremstilling og senere skrotning belaster miljøet), ligesom udbudsbetingelserne bør udelukke helreklamer, der dækker vinduerne. Sådanne reklamer giver dels en dårligere kørselsoplevelse, og dels forværrer de udsynet i dårligt vejr og mørke – rent bortset fra, at bussernes identitet og udseende forringes (se illustration på side 46).

Med venlig hilsen
Ole Iskov
Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik