



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

20. marts 2020

## Hørings svar til Movias Mobilitetsplan

Rådet for Bæredygtig Trafik finder generelt Mobilitetsplanen visionær med mange gode løsninger. Men samtidig synes Mobilitetsplanen meget overordnet og generel, uden konkrete forslag til linjestrukturer og betjeningsomfang. Herunder frekvenser og køreplaner. Også den tidligere plan fra 2016 var meget overordnet, men dog betydelig mere detaljeret en denne.

Mobilitetsplanen skal som udgangspunkt følge op på den statslige trafikplan for jernbanenettet. Men den bør også indeholde alle de øvrige kollektive trafikformer der findes i de to regioner som Movia dækker. Og som også Movias ejere i form af de to regioner og kommunerne har ansvaret for.

Den burde således også tage højde for, og beskrive de planer som de to regioner har, ikke mindst på jernbaneområdet, med beskrivelse af mulige samkøringer af de regionale baner og statens baner som fremgår af disse planer.

Der savnes således en egentlig sammenhængende plan, hvor såvel planerne for statens jernbanenet samt planerne for lokaltog, metro og letbaner er beskrevet, og det er forklaret hvordan mobilitetsplanen tager højde for disse planer. Helst burde de være indarbejdet og integreret i mobilitetsplanen.

### Letbaner og Metro

I Mobilitetsplanen omtales alene letbanen i Ring 3, som administrativt er placeret hos Metroselskabet.

Men også Københavns Kommune arbejder med en plan for en letbane mellem Gladsaxe Trafikplads og Nørreport station. Denne vil umiddelbart skulle erstatte de nuværende linjer 5C og 350S. Link hertil:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/21844690-29906107-1.pdf>

Også Region Hovedstaden har udarbejdet en skitseplan for et sammenhængende net af letbaner og BRT-linjer. Link hertil: <https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Analyser-om-letbaner/Sider/Analyser-om-letbaner.aspx>

Endelig arbejder Movia og Lokaltog på løsninger for Nærumbanen som letbane til dels integreret med letbanen i Ring 3.

Det undrer os at alle disse planer ikke er omtalt i Mobilitetsplanen, da de vil påvirke mange buslinjer, herunder ikke mindst det strategiske net.

Om letbaner generelt henviser vi i øvrigt til vores kommentar til Hørings svar fra Region Hovedstaden vedr. Movias Mobilitetsplan af 10. marts 2020, som er vedlagt.

Heller ikke Københavns og Frederiksberg kommuners og Metroselskabets planer for mere metro jf. bl.a. Københavns Kommunes KIK 2 plan og deres indflydelse på busnettet er omtalt.

### **BRT-net**

Der er foreslået et BRT-net bestående af 4 af de 8 S-buslinjer der findes i dag. Det omfatter linjerne 150S, 200S, 250S og 400S.

Vi undrer os her over hvorfor projektet for opgradering af linje 500 S mellem Glostrup station og Avedøre til BRT-standard ikke er omtalt:

<https://www.moviatrafik.dk/presse/presse-og-nyheder?vis=410901258151500>

BRT inspirerede buslinjer i købstæder vil i øvrigt være rigtig gode, og vi forstår derfor ikke, at der heller ikke her er konkrete forslag eller idéskitser til sådanne linjer.

### Sikkerhed for opretholdelse af BRT-linjer

Mens letbaner med deres spor konstruktioner ligger fast og derfor vil være en stabil del af den kollektive trafik på samme måde som S-banen og lokalbanerne, vil BRT-linjer nemt kunne få inddraget deres busbaner til øvrig trafik hvis en kommune ikke længere vil bidrage til en højklasset forbindelse.

Det bør derfor af Mobilitetsplanen fremgå, at etablering af BRT-linjer kræver at alle involverede kommuner binder sig til at sikre linjen med de tilhørende busbaner mv.

Som eksempel på at en kommune kan springe fra kan nævnes Lyngby-Taarbæk Kommune, der trods at have ansøgt og fået tildelt støtte til etablering af en busbane for linje 400S på Bagsværdvej i forlængelse af busbanen i Gladsaxe Kommune, i sidste øjeblik ikke ønskede at etablere busbanen på grund af enkelte lokale protester mod nedlæggelse af et par p-pladser.

Dette er en helt uholdbar situation, og en enkelt kommune bør ikke kunne trække sig ud uden at alle kommuner er enige om helt at nedlægge linjen.

### **Uden for de større byer**

Plustur synes at være en god løsning som supplement til øvrige busser, men der skal også være et egentligt lokalt grundnet af busser, også uden for byerne.

Og naturligvis bør kommunale kørselsordninger som skolebusser være åbne for alle. Herunder også de særskilte Studieflex buslinjer.

### **Fossilfri busser**

Når målet er at alle busser skal være el-busser, er der ingen grund til at lave en "mellemløsning" med biobrændstoffer. Disse løser ikke alle klima- og miljøudfordringerne, og bør derfor også undgås.

Vi skal derfor anbefale, at der fremover alene indkøbes el-busser.

### **Førerløse busser**

Formålet med førerløse busser er reelt alene at spare omkostninger og personale. Men personale i bussen, chauffør eller anden service, giver en helt nødvendig sikkerhed for passagererne, ikke mindst i de mindre tæt bebyggede områder og på landet.

Vi finder derfor, at evt. førerløse busser alene bør anvendes hvor der er mulighed for hurtigt at gribe ind ved uforudsete situationer som tekniske driftsstop eller ved behov for indgriben ved situationer i bussen med passagerer der bliver dårlige eller ved uheldig adfærd.

### **Trafikinformation**

Det er fint med de mange tiltag for aktuel trafikinformation via digitale platforme, herunder passagerernes egne smartphones. Der er dog 10 % der ikke har smartphones, og disses behov for ordentlig trafikinformation skal også tilgodeses.

Hertil kommer, at trafikinformation på smartphones små skærme kan være svær at overskue og finde rundt i, især når der er behov for den i situationer med ændringer i trafikken og brug for hurtig reaktion.

Det er også vigtigt, at passagerer er opmærksomme på trafikken, i stedet for at stå og kigge ned i deres smartphones uden at ænse hvad der reelt foregår omkring dem, og på den måde også kan være til gene og i vejen for andre passagerer.

Der bør igen være køreplanstavler på alle stoppesteder, der sættes jo alligevel løbende information op, så det burde ikke være noget der reelt koster ekstra.

Gode trafik kort over større dele af det kollektive trafiknet med såvel baner som busser og oversigtskort over de større stoppesteder og stationer med mange busser er en mangelvare. Det giver passagererne mulighed for at overskue det kollektive trafiknet samt finde alternative rejseruter uden at bruge tid på at søge på nettet.

### **Cykelmedtagning**

Det er fint at udbygge med Superskift med gode cykelparkeringsordninger, men mange har behov for at bruge en cykel i begge ender af rejsen, og ofte ankomme et sted og afrejse fra et andet sted, hvorfor det ikke dur at have en cykel parkeret kun det ene sted.

Derfor bør det på alle buslinjer som muligt være muligt at medtage sin cykel.

Vi henviser i øvrigt til Cyklistforbundets høringssvar til Mobilitetsplanen:

[https://www.cyklistforbundet.dk/det-vil-vi/horingssvar/movias-mobilitetsplan/?fbclid=IwAR1l1obz-gg8rKmwHAVQ0K0ysYEO9TnASs\\_SmIrwwkHuo7oEjsw2WP6x3sY](https://www.cyklistforbundet.dk/det-vil-vi/horingssvar/movias-mobilitetsplan/?fbclid=IwAR1l1obz-gg8rKmwHAVQ0K0ysYEO9TnASs_SmIrwwkHuo7oEjsw2WP6x3sY)

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen og Niels Wellendorf  
Formand hhv. bestyrelsesmedlem Rådet for Bæredygtig Trafik  
<http://baeredygtigtrafik.dk/>