

Kbh. 29. september 2012

Til Trængselkommisionen og Transportministeriet

Vedrørende: TRÆNGSELSINDIKATORER FOR HOVEDSTADS-REGIONEN

Vi har med interesse modtaget ovennævnte rapport fra Transportministeriet og vil knytte nogle foreløbige kommentarer til indholdet.

I 2004 kom rapporten "Projekt trængsel", som også omhandlede bustrafikken. Den påviste meget alvorlige tidsmæssige konsekvenser for buspassagererne. Den nye rapport analyserer slet ikke buspassagerernes tidstab. Busser medregnes blot som lastbiler. Det er en afgørende mangel, der gør rapporten meget lidt anvendelig i arbejdet for bedre kollektiv trafik jfr. kommissoriet.

Her lidt om 2004 - rapporten:

"Trængsel er ikke kun et motorvejsfænomen. Den præger i endnu højere grad trafikken på de københavnske veje. Alene A-buspassagerernes forsinkelser svarer til op mod 60 procent af bilisternes samlede forsinkelser på alle motorveje omkring hele København".

Kilde: HUR Årsberetning 2004 og Projekt Trængsel 2004.

Tilmed var tidstab for buspassagerne i "Projekt trængsel" 2004 kun opgjort i forhold til køreplaner, som i forvejen har taget højde for nedsat fremkommelighed. Hvis man havde sammenlignet med optimale forhold for bustrafikken ville tidstabet være langt større. Det samme gælder hvis alle busruter og alle tidspunkter blev medtaget. I tabellen nedenfor er det alene forsinkelser i morgenspidstimen for passagerer i A-busser og busser på Ring 3, der er analyseret.

Tabel 2: Samlede forsinkelser for bil- og bustrafik samt trafikarbejde i morgenspidstime, 2001⁴

	Længde i km	Trafikarbejde i km	Forsinkelse i timer
Biltrafik, Kbh. Kommune	240	357.000	4.000
Biltrafik, TRIM-motorveje	120	670.000	3.500
Bustrafik, A-busnet og Ring 3	100	218.000	3.000

For biltrafik er angivet vognkm og køretøjstimer (én times spidsperiode).

For bustrafik er angivet passagerkm og passagertimer (2 timers spidsperiode).

Målt i passagerkm. er forsinkelsen for bilister og A-buspassagerer på Københavns Kommunes veje næsten dobbelt så stor som bilisternes forsinkelser på motorvejene omkring København i myldretiden. Tager man højde for belægningsgrader i både biler og busser, ligger forsinkelseme på motorvejsnettet i morgenspidstimen i gennemsnit på ca. 25 sekunder pr. passagerkm. For både biltrafik på kommuneveje i København og bustrafikken på A-busnettet og Ring 3 er forsinkelseme imidlertid i begge tilfælde ca. 50 sekunder per passagerkm. A-buspassagerernes forsinkelse alene svarer til ca. 60 % af bilisternes samlede forsinkelse på motorvejene omkring København.

Kilde: Artikel af Johannes Sloth. Tidligere direktør for HUR:

<http://www.vejforum.dk/vejforum2004/Statisk%20kopi%20afJOS%20paper%20om%20tr%C3%A6ngsel%20-%20endelig%2020021104.pdf>

Den nye rapport er en opfølgning på rapporten fra 2004, men alligevel er buspassagerernes tidsforbrug nu helt negligeret. Busserne er blot talt med som lastbiler og det postuleres, at buspassagerernes tidstab er meget begrænset.

Her nogle citater fra rapporten:

”Den væsentligste forskel er, at der ikke foretages en særlig analyse for bustrafikken”

”Opgørelsen af trængsel omfatter forsinkelsestimer for alle køretøjer, men der er ikke indsamlet data, som muliggør specialanalyser for bustrafikken.”

”Forsinkelsestimer er ikke opgjort separat for busser, så de hører med i kategorien lastbiler. Buspassagerernes tidstab som følge af trængsel må derfor forventes ikke at være indregnet fuldt i den samfundsøkonomiske analyse, men analyserne i Projekt Trængsel indikerer, at værdien af tidstabet for buspassagerer er meget begrænset sammenlignet med værdien af tidstabet for de øvrige trafikanter”

Dette udsagn om buspassagerernes forhold i ”Projekt trængsel” står i skærende kontrast til selve indholdet i analyserne i ”Projekt trængsel”. Samtidig kommer den nye rapport frem til, at de øvrige motoriserede trafikanters fremkommelighed er stærkt forringet siden da. En ret så nærliggende antagelse er så, at også bustrafikkens og buspassagerernes forhold er blevet forværret, eftersom busserne deler veje med anden motortrafik.

I betragtning af at den kollektive trafik, ifølge trafikaftalen ”En grøn transportpolitik” af 29. januar 2009 skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken, er det mildt sagt overraskende, at den kollektive bustrafik, som er en afgørende faktor i et *sammenhængende* kollektivt trafiksystem, ikke er analyseret i den nye rapport.

Også i kommissoriet for Trængselkommissionen skrives bl.a. ”Den kollektive trafik skal hænge godt sammen og tilbyde gode muligheder for, at passagererne kan komme hurtigt rundt i byen. Videre: De konkrete forslag til løsninger skal bl.a. understøtte, at den kollektive trafik samt cyklisme skal løfte det meste af den fremtidige vækst i trafikken.”

Helt urimeligt er det, at bilpendlingen - med normalt kun én person i hver bil – i den grad ødelægger fremkommeligheden for bustrafikken. Buspassagererne er de store tabere.

Tidstab - for andre end buspassagerer - opgøres som ekstra tid, der bruges sammenlignet med en situation uden andre motoriserede trafikanter på vejnettet

Citater fra den nye rapport:

Metoden til at opgøre trængslen i Hovedstadsområdet består grundlæggende i at sammenligne trafikanternes faktiske hastighed med den hastighed, de kunne have kørt med, hvis ikke der var andre trafikanter på vejnettet. Forskellen i hastigheder og dermed rejsetider betragtes som et udtryk for den tid, trafikanterne mister som følge af trængsel.

Det betyder, at trængsel for den enkelte trafikant er, når han/hun ikke kan køre med den ønskede og tilladte hastighed (såkaldt free flow hastighed), fordi andre trafikanter også bruger infrastrukturen. Det betyder, at trængsel vedrører trafikanternes påvirkning af hinanden i trafiksystemet uden hensyn til trængslens årsager og konsekvenser i øvrigt.”

Den anvendte hastighed for situationen uden trængsel (free flow hastigheden) er naturligvis af stor betydning for beregningsresultaterne.”

At undlade at beskæftige sig med bustrafikken i forbindelse med trængsel er ekstra grotesk i betragtning af, at netop bustrafikken har et meget stort potentiale i retning af at fjerne trængsel. MOVIA har på forbillig vis illustreret det på denne måde.



Kilde: MOVIA

I bilag 1 og 2 er der illustrationer, der viser hvordan personer i bilerne på motorveje kan befordres på mere bæredygtig vis med busser og tog.

Forsinkelser rammer buspassagererne ekstra hårdt

Buspassagererne er de trafikanter, der lider mest under manglende fremkommelighed. De er tidsmæssigt langt mere sårbare end bilisterne.

Det skyldes, at de først skal vente på en muligvis forsinket bus. Derefter skal de køre med bussen, der ofte har svært ved at komme frem. Dernæst skal de ofte skifte til anden bus eller tog. Derved kan den samlede rejsetid blive meget stor. Som buspassager må man ofte tage meget tidligt afsted for at kunne være nogenlunde sikker på at nå frem til tiden.

Som bilist er man sin egen herre og eventuelle hastighedssænkninger er ofte kortvarige og man kommer til enhver tid normalt altid *fremad* mod målet. Ofte kan man tilmed indhente forsinkelser når man kommer væk fra strækningen med lavere hastighed. Selv med forsinkelser kommer bilister normalt mange gange hurtigere frem end de kollektive trafikanter. For de fleste bilister er det også en afgørende *begrundelse* for at vælge bilen.

En typisk *rejsehastighed* for buspassagerer i tætte byområder er skønsmæssigt 6-8 km/timen, når gangtid, ventetid, køretid, evt. skiftetid og igen gangtid medregnes. Buspassagerer kan ikke indhente den forsinkelse de får, hvis de mister et tog eller en anden bus på grund af trængsel.

Alligevel er der mest focus på trængsel på indfaldsvejene mod København i myldretiden, selv der som kun er 1,11 persom i hver bil. Det er tilmed de store indfaldsveje, der fylder København og Frederiksberg med biler og derved foringer bustrafikken markant og forsinker al anden trafik.

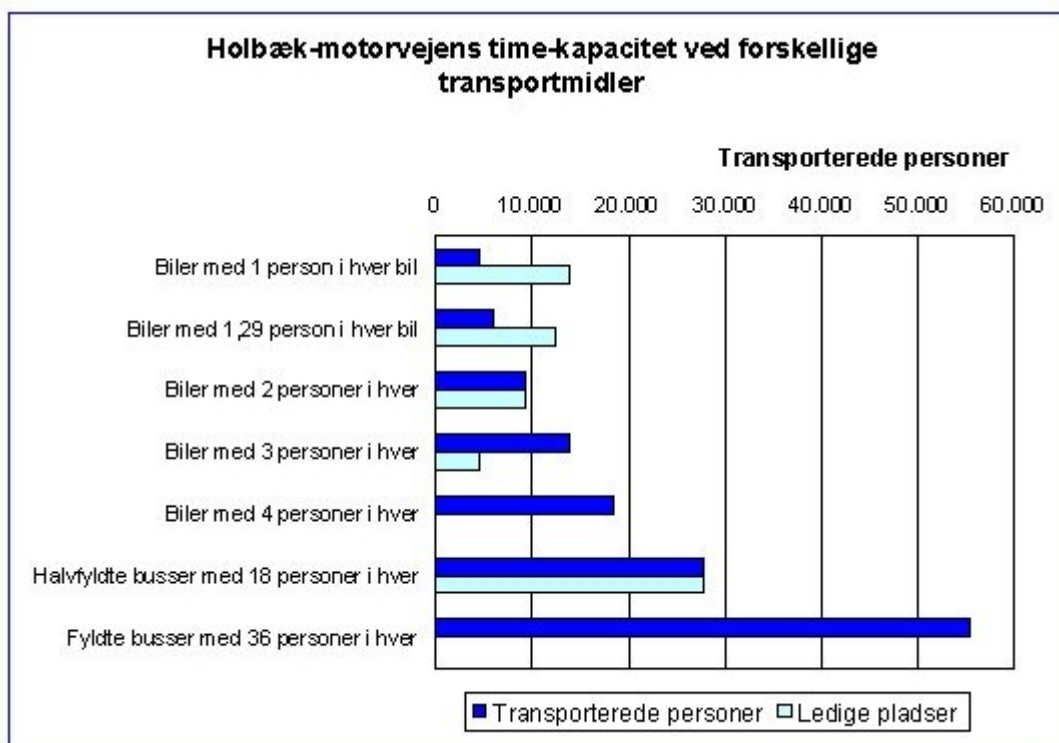
Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen

3116 0082

Bilag 1







Udnyttelse af motorvejskapacitet med forskellige transportmidler og belægningsgrader.



Kilde: Det Økologiske Råd.

Bilag 2

"Omregningstabel" fra motorvej til bus- og banetrafik

Definition og illustration af forskellige serviceniveauer for biltransport på 4-sporede motorveje. (Se forklaring på næste side)	Antal biler og personer pr. time pr. retning på en 4-sporet motorvej i myldretiden ved forskellige serviceniveauer. Antal busser/S-tog til samme antal personer.
<p>A</p> 	<p>Serviceniveau A for en 4-sporet motorvej defineres som op til 768 biler - pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til 907 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 19 busser eller 1 S-tog.</p>
<p>B</p> 	<p>Serviceniveau B for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 769 og 1728 biler pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til op til 2040 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 41 busser eller 3 S-tog.</p>
<p>C</p> 	<p>Serviceniveau C for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 1729 og 2688 biler pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til op til 3172 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 64 busser eller 5 S-tog.</p>
<p>D</p> 	<p>Serviceniveau D for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 2689 og 3264 biler pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til op til 3852 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 77 busser eller 6 S-tog.</p>
<p>E</p> 	<p>Serviceniveau E + F for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 3265 og 3840 biler pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til op til 4532 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 91 busser eller 7 S-tog.</p>
<p>F</p> 	
<p>serviceniveauerne for en 4-sporet vej</p>	

Beregningen tager udgangspunkt i oplysninger om bilantal pr. time ved forskellige serviceniveauer på motorveje i "vejbibelen" Highway Capacity Manual. Derefter er der sket omregning til antal personer i myldretiden (sat lidt højt til 1,18 pr. bil) og antal busser (50 passagerer) eller S-tog (650 passagerer) der skulle til for at transportere disse personer med siddeplads.