

Notat



Til:

Trængselskommissionen

Kopi til:

Sagsnummer
Sag-321957
Movit-2523285

Sagsbehandler JF
Direkte 36 13 16 70
Fax -
JF@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

20. december 2012

Kommentar til trængselsberegning for bustrafikken

Vi har haft lejlighed til at drøfte udviklingen der er sket i den kollektive bustrafik på baggrund af resultaterne præsenteret i COWI's notat om bustrængsel.

Den overordnede konklusion i notatet om bustrængsel er et næsten uændret trængselsniveau i en sammenligning mellem 2004 og 2010. Udgangspunktet er derfor helt entydigt, at udviklingen adskiller sig væsentligt fra kortlægningen af trængselsudviklingen i vejtrafikken (personbiler, varebiler og lastbiler) i samme periode.

Tabel 1: Udvikling i tidstabet for bilister og buspassagerer 2004 og 2010

Tabte timer pr. hverdag	2004	2010
Bilister	108.700	128.000*
Buspassagerer	21.700	21.500

*Køretøjstimer

Det centrale spørgsmål er imidlertid, hvorfor vejtrafikken i perioden fra 2004 til 2010 er blevet langsommere som en konsekvens af trængsel, mens det samlet set er lykkedes at fastholde et uændret tidstab i busnettet.

Samme udgangspunkt i 2004 og 2010

Det er indledningsvis vigtigt at understrege, at Movia i samarbejde med COWI har kvalitets-testet de data, der ligger til grund for beregningerne for bustrafikken. Konklusionen er, at det er lykkedes at genskabe et komplet datasæt, der i detaljerings- og dækningsgrad sikrer et validt sammenligningsgrundlag de to år i mellem. Hermed har COWI kunnet anvende den samme metode og beregningsgrundlag. Validiteten er yderligere styrket eftersom beregnin-

gerne er gennemført på baggrund af et komplet datagrundlag for den udvalgte periode og ikke en stikprøve.

Hvad kan forklare udviklingen?

Med henblik på at forklare forskellen mellem vejtrafikken og bustrafikken finder vi det relevant at fremhæve særligt to bagvedliggende udviklingstræk.

- Et større pres på motorvejsnettet rammer ikke bustrafikken

COWI drager i notatet om bustrængsel den konklusion, at Hovedstadsområdet er blevet ramt af en stigning i trængselsniveauet på motorvejsnettet. Eftersom bustrafikken kun på ganske få linjer benytter motorvejene, er det et område, hvor kollektiv bustrafik og øvrig vejtrafik ikke rammes ens. Vi er derfor enige i denne forklaring som en af årsagerne til vejtrafikken er ramt betydeligt mere af trængsel end bustrafikken.

- Fokus på fremkommelighed i busnettet

En anden mulig årsag til bustrafikken har formålet at holde en stabil rejsehastighed er det arbejde der har pågået mellem vejmyndigheder og Movia vedr. fremkommelighed i busnettet. Notatet om bustrængsel tegner et billede af, at det i særlig grad er lykkedes at holde A-busnettet fri af en øget trængsel. Til gengæld er S-busnettet ifølge notatet samlet set blevet ramt, men stadig i langt mindre omfang end vejtrafikken.

Det er derfor vores hypotese, at det med løbende investeringer i fremkommelighedstiltag som bussluser, busbaner, signalprioritering mv. er lykkedes at sikre en lille nedgang i trængslen for A-busnettet overordnet set. Et eksempel på en positiv effekt af fremkommelighedstiltag er linje 6A, hvor der har været satset mest målrettet på fremkommelighed på Rødovre- og Emdrup radialen, og hvor passagerforsinkelsen ifølge COWI's notat om bustrængsel samlet set er faldet på alle trængselsniveauer for Rødovre radialen og i den kritiske trængsel for Emdrup radialen. Tilsvarende viser en supplerende stikprøve vi har fået foretaget for linje 3A på strækningen mellem Frederiksberg Allé og Trianglen en stigning i trængselsniveauet, der ligger ud over det forventede. En strækning, hvor der ikke har været satset på fremkommelighedstiltag.

Table 2: Stikprøver på linje 6A og 3A - Passagerforsinkelse for år 2010 sammenlignet med år 2004 fordelt på trængselsniveau (forskelle angivet i procent)

Linje	Forsinkelse	Ubetydelig	Stor	Kritisk
6A Rødovre radial	-11 %	-16 %	-10 %	-11 %
6A Emdrup radial	+4 %	+25 %	+5 %	-14 %
3A Frederiksberg Allé - Triangeln	+53 %	+28 %	+54 %	+60 %

Movia og DTU Transport (v. professor Otto Anker Nielsen) har på den baggrund besluttet at afprøve hypotesen yderligere ved at supplere de to stikprøver foretaget for 6A og 3A med en yderligere opsplitning af datamaterialet. Metoden vil være en optegning af kort, der viser ændringer i trængselsbilledet fra 2004 til 2010 i A-busnettet og for udvalgte S-buslinjer med henblik med større sikkerhed at kunne påvise, hvordan trængslen i de centrale og passager-tunge dele af Hovedstadsområdet busnet har udviklet sig i perioden.

Med venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen
Adm. direktør, Movia

og Otto Anker Nielsen
Professor, DTU Transport