



Transportministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27D
1220 København K

Sagsnummer
102695-700830
THECA

Sagsbehandler MSD
Direkte 36 13 16 78
Fax
MSD@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

10. februar 2010

Høring vedrørende forslag til lov om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød

Movia er pr. brev den 28. januar 2010 blevet anmodet om at komme med eventuelle bemærkninger til lovforslaget "Lov om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød".

Movia's bemærkninger fremgår af dette svarbrev.

Indledningsvist gøres opmærksom på, at regeringen og forligspartnerne den 29. januar 2009 har indgået aftalen "En grøn transportpolitik", og at der i aftalen blandt andet er opstillet følgende principper som man er enig om:

- ⇒ Transportens CO2-udledning skal ned, og der skal gennemføres en grøn omlægning af bilskatten
- ⇒ Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne
- ⇒ Vejkapaciteten skal udbygges, dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen

Skal der arbejdes med:

- ⇒ At reducere CO2 udledningen
- ⇒ At den kollektive trafik skal løfte det mest af fremtidens vækst i trafikken

så er det Movia's erfaring, at der skal arbejdes målrettet med at forbedre den kollektive trafiks fremkommelighed og regularitet. Således viser præferenceanalyser at bruger af den kollektive trafik og især potentielle bruger af den kollektive trafik efterspørger følgende:

- ⇒ Høj rejsehastighed
- ⇒ Høj regularitet
- ⇒ Høj komfort
- ⇒ Høj service

Opfyldes flere af ovenstående kriterier, så viser en række projekter – både i ind- og udlandet – at der kan overflyttes passagerer fra bilen til bussen.

Ovenstående skal ses i relation til, at de to store linjer 150S (Kokkedal – Nørreport St.) og 173E (Fredensborg – Københavns Rådhusplads) dagligt transporterer ca. 3.200 passagerer – heraf er en del allerede blevet overflyttet fra bilen ved målrettede tiltag, men potentialet er ikke udtømt. Disse oplysninger bør som minimum fremgå af afsnit 1.2. *Baggrund*.

Med henblik på trafiksikkerheden gøres der opmærksom på en analyse fra DTU Transport der påpeger, at bustransport er det sikreste transportmiddel (ca. 10 gange mere sikkert en biltrafikken, jf. "Risikoen i trafikken 2000 – 2007" udgivet af DTU Transport november 2008).

I forbindelse med VVM arbejdet har Movia deltaget i teknikergruppen. Både i dette fora, men også i andre sammenhæng, har Movia fremlagt forslag til forbedring og udbygning af busbetjening for de store buslinjer der kører på Helsingørmotorvejen. Disse forslag fremgår ikke af lovforslaget.

I det følgende nævnes (igen) en række forslag der både fremmer brugen af den kollektive trafik, opfylder målsætningerne i "En grøn transportpolitik", forbedrer trafiksikkerheden og reducerer trængslen og af denne grund bør indarbejdes i lovforslaget.

Busser i nødspor

Baseret på de positive erfaringer i blandt andet Norge (Oslo), Sverige (Gøteborg) og USA (Minneapolis) bør der være mulighed for, at busserne kan benytte nødsporet i myldretidsperioderne. Dette bør også ses i relation til, at Vejdirektoratet har planer om at gennemføre et forsøg med biler i nødsporet på Hillerødmotorvejen. Der er således en oplagt mulighed for at effektivisere begge løsningsmuligheder med henblik på trængsel, miljø og sikkerhed. Det er Movia's vurdering, at busser i nødsporet er en mere miljørigtig og sikrer løsning end biler i

nødsporet og en løsning der lever fuldt ud op til målsætningerne i "En grøn transportpolitik".

Tilslutningsanlægget Hørsholm Kongevej

I forbindelse med arbejdet omkring Helsingørmotorvejen er Movia blevet præsenteret for et rampedoseringsanlæg ved tilslutningsanlægget Hørsholm Kongevej. Movia er af den opfattelse, at et sådant rampedoseringsanlæg vil være til store gavn for bussernes rejsehastighed for linjerne 150S, 173E og 354. Dette rampedoseringsanlæg er ikke nævnte i lovforslaget.

Derudover bør der ved tilslutningsanlægget etableres et omstigningsstoppested der sikrer korrespondancen mellem tilbringerlinjerne og de store pendlerlinjer til/fra København. Det vil også være i overensstemmelse med "En grøn transportpolitik" hvor der tillige er fokus på korrespondancegarantier.

Stoppested ved Sandbjergvej

Af sikkerhedsmæssige årsager blev stoppestedsparrret ved Sandbjergvejs underføring af Helsingørmotorvejen for en del år siden nedlagt. En udbygning bør være en naturlig årsag til at genetablere stoppestedet så det opfylder kravene til sikkerheden og sikrer adgang til de tre populære linjer 150S, 173E og 353, der alle passerer på denne strækning.

Isterødvejen

Udfletningen ved Isterød busbetjenes af buslinjerne 381 Mikkeltborg - Slangerup og 500S Kokkedal – Ørestaden. Det bør i forbindelse med udbygning etableres et omstigningsstoppested der sikrer korrespondancen mellem tilbringerlinjerne og de store pendlerlinjer til/fra København. Det vil også være i overensstemmelse med "En grøn transportpolitik" hvor der tillige er fokus på korrespondancegarantier.

Venlig hilsen

Mathias Sdun
Områdechef for Projekter og Infrastruktur, Movia