



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Sagsnummer
120750-763860
THECA

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

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

26. april 2010

Helsingørmotorvejen - Movia's reaktion på spørgsmål 2, L135

På baggrund af ministerens svar på det i Trafikudvalget stillede spørgsmål 2 vedrørende L135 "Forslag til lov om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød" har Movia følgende bemærkning:

En række præferenceanalyser i ind- og udlandet viser, at passagererne, både de nuværende brugere af den kollektive trafik i dag og potentielle, prioriterer **høj rejsehastighed, pålidelighed** og **komfort** i forbindelse med valg af transportmiddel. Elementer der opnås ved højklassede transportmidler som tog, Metro, letbaner og Bus Rapid Transit (BRT). Karakteristisk for disse er, at alle fire systemer opererer med dedikerede arealer til den kollektive trafik for netop at sikre en høj rejsehastighed uafhængig af den øvrige trafik og dennes vækst.

Det er korrekt, at en udvidelse af motorvejen fra 4 til 6 spor vil øge kapaciteten og dermed rejsehastigheden for bilerne og dermed også for busserne. Imidlertid vil denne forøgelse af rejsehastigheden ikke modsvare den rejsehastighedsgevinst, busserne ville opnå ved at køre i et dedikeret areal (evt. forstærket nødspor). Baseret på trafiktallene fra *"Udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Isterød og Øverødvej – VVM-redegørelse, sammenfattende rapport, Rapport 346, 2009, Vejdirektoratet"* viser Movias beregninger, at bussernes rejsehastighed i 2015 vil være 10 - 15 % højere i et dedikeret areal i forhold til at skulle dele vejareal med den øvrige trafik. Den procentvise fordel vil øges med tiden, idet bussernes rejsehastighed uden dedikeret køreareal, men med udvidelsen fra 4 til 6 spor, vil gennemgå en udvikling fra 72 km/t i 2015, 69 km/t i 2020 og 62 km/t i 2025. I beregningen er forudsat, at busserne i nødsपोret vil kunne holde en hastighed på 80 km/t, og at der i de kommende år vil være en trafikvækst på 2 pct. om året, jf. den sammenfattende rapport for VVM-redegørelsen og øvrige trafikfremskrivninger.

Der er derfor tale om, at bussernes rejsehastighed uden et dedikeret køreareal med tiden vil blive forringet og dermed er en ensidig vejudvidelse en kortsigtet løsning set i relation til den kollektive trafik. Etablering af et dedikeret areal til busserne vil derimod være en fremtidsikret

løsning med hensyn til bussernes rejsehastighed og dermed være med til at sikre, at flere pendlere fremover vil bruge den kollektive trafik, og at det i fremtiden vil være muligt at fastholde disse i den kollektive trafik.

Tilvejebringelsen af et dedikeret areal for den kollektive trafik på Helsingørmotorvejen vil sende et klart signal om, at satsningen på den kollektive trafik kan og vil ske på andre områder end den skinnebårne trafik. Dette vil være i tråd med idégrundlaget for *"En grøn transportpolitik"*. Desuden anses det som økonomisk fordelagtigt at gennemføre et forsøg med busser i dedikeret areal på motorvejen, når dette tilvejebringes med en planlagt udvidelse.

Det er endelig Movias vurdering, at et bussernes anvendelse af dedikeret areal ikke er til hinder for, at samme areal anvendes til udrykningskørsel etc. Tværtimod er der tale om, at hele vejarealet udnyttes bedre.

Venlig hilsen



Dorthe Nøhr Pedersen