



Ændring af vejafmærkningsbekendtgørelserne

Vejdirektoratet har d. 13.11.18 sendt udkast til ændring af vejafmærkningsbekendtgørelserne i høring. Ændringerne vil give kommunerne mulighed for at give tilladelse til kørsel med lav- og nulemissionsbiler i bl.a. busbaner – inkl. taxi forudsat lav- eller nulemission. Det følger af forslaget, at lav- eller nulemissionsbiler kan køre efter bus- eller letbanesignal.

Høringssvar

21. november 2018

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Det fremgår af høringsbrevet, at formålet er at gøre det grønne transportvalg mere attraktivt i bybilledet og andre steder, hvor det er muligt. Endvidere at der er tale om en opfølgning på regeringens klima- og luftudspil.

Fremkommelighed for busser

Trafikselskaberne vil opfordre til, at ambitionen om et grønnere transportvalg ikke sker på bekostning af den kollektive trafiks fremkommelighed.

Busser er alt andet lige mere miljøvenlige end biler, og tre lav- eller nulemissionsbiler optager samme plads som én bus, der har plads til ca. 50-75 personer. Skal udfordringerne med klima og trængsel adresseres samtidigt, er det nødvendigt, at vi i højere grad transporterer os sammen.

Ved at åbne busbanen for andet end busser nedsættes fremkommeligheden alt andet lige for busserne, hvilket fordyrer driften og gør bilen (grøn eller ej) relativt mere attraktiv end den bussen.

At tillade biler i busbanen vil gå stik imod arbejdet for og investeringerne i busfremkommelighed. Folketinget har tidligere afsat midler til en række puljer, hvis formål var at forbedre den kollektive trafik. Trafikstyrelsen skriver om fremkommelighedspuljen i deres Årsrapport 2014:

Erfaringerne fra de mange afsluttede projekter under den tidligere Fremkommelighedspulje viser, at der kan opnås rejsetidsbesparelser og øget passager-tilfredshed ved investeringer i busfremkommelighed. Samtidig er det en god forretning, fordi en forbedret fremkommelighed giver mulighed for effektivisering af driften.

Biler i busbanen forekommer at være en blindgyde, der risikerer at gøre den kollektive trafik relativt mindre attraktiv, øge driftsomkostningerne samt modvirke allerede gennemførte fremkommelighedstiltag.

Biler i busbanen kan medføre, at bussen forsinkes betydeligt i trafikken. Om der fx holder tre biler i kø for rødt i busbanen:

- Bilerne i busbanen kører før de øvrige biler, men når bussen når frem til lyskrydset, har den mistet forspringet i trafikken.
- Bilerne i busbanen spærrer adgang til busstoppestedet, der ofte er placeret umiddelbart før et lyskryds. Inden bussen når frem til busstoppestedet og har medtaget og afsat passagerer, så kan lyset være skiftet til rødt.

Biler i busbanen vurderes specifikt at nedsætte værdien af:

- Investeringer i særskilt trace på dele af linje 5C i København
- Aarhus Kommunes vifte af fremkommelighedstiltag på Randersvej med etablering af busbaner, signalprioritering, nye svingbaner, lysregulering, ny busperron mm.
- Den kommende BRT-linje i Aalborg samt den eksisterende busvej mellem Grønlands Torv og AAU m.fl., hvortil staten har betalt halvdelen af anlægsomkostningerne.

En bekymring kan være, at kommunernes incitamenter til at etablere og udvide busbaner reduceres, når der med den foreslåede hjemmel skabes usikkerhed om, hvorvidt det nuværende eller et fremtidigt byråd vil åbne busbanerne for andet end busser, og dermed reducere værdien af investeringen.

Økonomiske konsekvenser

Vejdirektoratet vurderer, at bekendtgørelsen ikke vil medføre økonomiske konsekvenser i forhold til DUT. Det er frivilligt, om kommunerne vil tillade lav- og nulemissionsbiler i busbanen, hvorfor evt. øgede omkostninger til bustrafik kan siges at være selvforskyldt. Hertil må dog bemærkes, at regionerne finansierer en betydelig del af busdriften, men ikke har indflydelse på, om kommunerne gør brug af muligheden for biler i busbanen eller ej.

I en situation med få nul- og lavemissionsbiler vurderes forslaget ikke at have betydelige økonomiske konsekvenser. I lyset af ambitionen om 1 mio. elbiler på vejene i 2030 er vurderingen omvendt, at forslaget medfører betydelige negative økonomiske konsekvenser.

Når busserne oplever trængsel i busbanen, vil det nedsætte fremkommeligheden, hvilket øger driftsomkostningerne, hvilket alt andet lige vil kræve øget betaling fra kommuner og regioner for opretholdelse af eksisterende drift eller reduceret frekvens ved det nuværende omkostningsniveau.

Lav- og nulemissionsbiler

Det fremgår af udkast til bekendtgørelsen, at lavemissionsbiler maksimalt må udlede 50 g CO₂/km, mens nulemissionsbiler ikke udleder luftforurening eller CO₂ i forbindelse med kørslen. Af regeringens klima- og luftudspil fremgår, at nye busser i 2020 skal være CO₂-neutrale, samt at nye busser i byerne fra 2025 hverken må udlede luftforurening eller CO₂. På denne baggrund forekommer en grænse på 50 g CO₂/km for personbiler at være mindre ambitiøs, når kravet til busser snart er 0 g CO₂/km.

Erfaringer fra Norge

Norge har via en bred buket af virkemidler opnået en stor udbredelse af elbiler – bl.a. via adgang til busbanen. Der er en række strukturelle forskelle mellem Oslo og fx København der gør, at det er vanskeligt at overføre erfaringerne – således er der i Oslo større og bredere indfaldsveje, hvor elbilerne ikke er så forstyrrende, som de vil være på de mindre gader i fx København.

Norske Ruter – trafikselskabet i og omkring Oslo – har afdækket bussens hastighed fra en situation, hvor elbiler var tilladt i busbanen, til et senere tidspunkt, hvor alene elbiler med to eller flere passagerer kunne benytte busbanen. Afdækningen viste, at ved at gøre adgangen til busbanen mere restriktiv var det muligt at øge bussernes gennemsnitlige hastighed med 15-20 pct.

En pointe fra den norske afdækning er, at det er nødvendigt at holde fokus på fremkommelighed for kollektiv trafik mhp. at holde trængslen nede.

Anbefalinger fra trafikselskaberne

Fasthold, at busbanen er for busser.

Overvej alternativer til at tillade nul- og lavemissionsbiler i busbanen. Det kunne fx være at lade busser og nul- og lavemissionsbiler få adgang til nødsporet på motorvejene.

Om man insisterer på at åbne busbanen, så:

- Forbehold udvidet adgang til busbanen til nul- og lavemissionsbiler
- Kombiner med krav om min. tre personer i bilen, som det kendes fra nogle californiske High Occupancy Vehicle/HOV-vejbaner.
- Gør åbningen afgrænset i tid og/eller indtil der er indregistreret et på forhånd defineret og begrænset antal nul- og lavemissionsbiler.