

Trafikale planbesværgelser

Der er mange huller i regeringens plan "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur", skriver de to kronikører. Erfaringer fra den københavnske metro kan ellers fortælle, at den eksisterende plan ikke vil føre til en nedgang i CO2-udslippet.

Regeringens plan "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur" er på mange måder interessant læsning. Regeringen vil udbygge og forbedre den kollektive trafik markant. Den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken - særligt jernbanen.

Det er imidlertid en meget usikker antagelse, som mere har karakter af besværgelse end baseret på indhøstede erfaringer fra f.eks. investeringerne i den københavnske Metro.

Regeringen forudsætter, at den hidtidige stigningstakt i trafikken på 50 pct. over 20 år ventes at fortsætte, og fastslår, at det er en nødvendig og positiv udvikling. Hvis den nuværende økonomiske krise er af midlertidig karakter, er det en rimelig antagelse, men tvivlen melder sig, når planen fastslår, at cyklerne og den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst. Er det overhovedet muligt? Cykeltrafikken er generelt aftagende på trods af betydelige investeringer i cykelstier. Kun i København og i Odense er det lykkedes at få flere til at cykle. I forhold til den generelle trafikvækst er det uden betydning.

Den kollektive trafik har ikke vundet markedsandele de sidste 15 år. Bustrafikken har de sidste 10 år tabt ca. 1,5 pct. af persontransportarbejdet, medens togtrafikken har vundet 1 pct. På trods af et årligt offentligt tilskud på mindst 12 mia. kr. er det således ikke lykkedes den kollektive trafik at tage markedsandele fra biltrafikken.

Hvis vi tager regeringen på ordet og antager, at trafikken vokser med 50 pct., og at den kollektive transport skal tage f.eks. 60 pct. af den samlede vækst - vil den kollektive transports omfang skulle stige til det tredobbelte over de næste 20 år. Da bustrafikken næppe vil vokse, skal hele denne stigning opfanges af den udbyggede togtrafik, som skal klare næsten fem gange så meget transport som nu. Det er hverken realistisk eller hensigtsmæssigt. Bilerne må fortsat spille hovedrollen.

Planen taler meget om at få bilisterne over i den kollektive trafik, men her skal man gøre sig klart, at for gennemsnitsrejsen er dette en stor udfordring. Rejsevaneundersøgelser viser, at den gennemsnitlige kollektive rejse tager 2,5 gange så lang tid som en bilrejse. Teknologirådets projekt: "Gratis offentlig transport" viser, at der kun i den centrale del af Københavnsområdet vil være væsentlige fordele for bilister ved at skifte til offentlig transport, men at kun 10 pct. af bilisterne vil vælge at skifte til denne transportform. De øvrige vil fortsat vælge bilen. Det er derfor, så mange accepterer at sidde i kø på Køgebugt-motorvejen hver morgen.

Projektet viser også, at man ikke opnår væsentlige miljømæssige gevinster ved en markant forøgelse af den offentlige transport. De, der i forvejen rejser med offentlig transport vil rejse mere, idet man forbedrer deres mobilitet. De cyklende og gående vil i stor udstrækning skifte til bus og tog. Det er måske udmærket ud fra en lighedsbetragtning, idet den kollektivt rejsende som gennemsnit har dårligere mobilitet end den bilrejsende, men det afhjælper ikke CO2-problemet. Den københavnske metro er et eksempel på denne problematik. Metroen har ikke formindsket biltrafikken mærkbart, men den har givet københavnernes en bedre mobilitet. Det kan være godt i sig selv, men transportens miljøudfordringer blev ikke løst med Metroen.

Regeringen vil gøre det billigere at anskaffe sig bil ved nedsættelse af registreringsafgiften. Danmark har i dag de laveste bilpriser før afgift i Europa på grund af den høje registreringsafgift. Det reducerer omkostningerne ved bilimport. Det vil sikkert ændre sig, hvis registreringsafgiften nedsættes markant. Mange antager, at vi i Danmark kører mere i bil end i andre lande, fordi anskaffelse af bil er dyr og benyttelsen mindre dyr. Det holder ikke. I gennemsnit kører en europæer i runde tal 10.000 km i bil om året. Og der er tilsyneladende ingen sammenhæng mellem bilejerskab og bilbenyttelse.

Et højere bilejerskab, som uvægerligt vil blive resultatet af en lavere registreringsafgift, vil bestemt ikke gøre det lettere at få de rejsende over i den kollektive trafik, når bilen står uden for gadedøren. Al erfaring siger os, at når man har anskaffet sig en bil, så bliver den brugt. Cykelbus'ter projektet i Århus, som i et år gav 175 inkarnerede bilister gratis cykel og et gratis buskort, førte efter gratisperioden kun til marginalt øget rejseaktivitet med bus. Andre tilsvarende forsøg siger stort set det samme. Rejsevaneundersøgelsen fortæller med al tydelighed, at husstandens bilejerskab er determinerende for vores rejsemønster.

Regeringen vil investere massivt i tog med højere hastighed mellem de store byer. Det øger i sig selv energiforbruget. Prioritering af højhastighedstog er elitens projekt.

Eliten har brug for et effektivt og hurtigt transportsystem, hvor de under rejsen kan være online og lige så effektive som i resten af deres tilværelse. Men det er ikke gratis. En returrejse fra f.eks. Strasbourg med TGV til Paris koster med billigste billet ca. 700 kr. Rejsen varer godt to timer, hvilket svarer til planerne for en rejse

mellem Århus og København. Med fleksibel billet eller på første klasse koster det meget mere. Vil et sådant tilbud give fem gange så mange rejsende som nu? Næppe.

Planen beskæftiger sig kun med hovedbanenettet, men forholder sig ikke til sidebanerne. Hvad skal der ske her? Er det overhovedet fornuftigt at opretholde sidebanerne i Danmark?

Måske kunne vi få meget mere kollektiv trafik for pengene, hvis vi nedlagde en række sidebaner og i stedet kørte bus. Gennemsnitlig set er det offentlige tilskud pr. passager pr. km på sidebanerne omkring 2 kr. mod 50 øre i busserne. Staten står for banerne, og regionerne og kommunerne for busserne. Underskuddet på banerne betales af staten, og underskuddet på busserne betales lokalt.

Ligeledes med den mere sociale del af den kollektive trafik, som giver den dårligst stillede del af befolkningen som de ældre, skoleelever, studerende og de billøse et rimeligt transporttilbud. Denne gruppe prioriterer en god frekvens og fladedækning højt. Den del af den kollektive trafik dækkes i alt overvejende grad af bustrafikken, men bustrafikken er helt fraværende i regeringens plan.

Men for den rejsende med den kollektive trafik er det vigtigt, at der er sammenhæng i systemerne. Det nytter ikke meget, at man kan komme fra banegården i Århus til hovedbanegården i København på godt to timer, hvis man ikke kan komme til og fra banegårdene på en effektiv måde.

København får sin Metro, som øger kvaliteten i tilbringertrafikken, men hvad med Århus, Odense og Aalborg? For ikke at tale om resten af landet. Især hvis bilturen skal indgå som den første del af togrejsen, må der etableres stationer på højhastighedsbanen, hvor man kan parkere bilen og fortsætte rejsen med tog. Tograjsen skal konkurrere med flyet, som både kan konkurrere på tid, i nogen grad også på pris og helt sikkert på tilgængelighed med bil uden for København.

Det er godt, regeringen har spillet ud med en plan, men den vil ikke føre til målet, hvis målet er en markant reduktion i CO₂-udslippet. Den vil føre til forøget trafikbelastning på vejene. Den vil efterlade busdriften i en evig nedskæringsdiskussion i kommunalbestyrelserne. Der er således mange "huller" i regeringens plan.

Harry Lahrman, lektor, Trafikforskningsgruppen og Anker Lohmann-Hansen, lektor, begge Aalborg Universitet
Offentliggjort 25.01.09 kl. 19:17
<http://jp.dk/meninger/breve/article1581727.ece>