

Kollektiv trafik er ikke langsommere end biltrafik - Igen en misvisende og useriøs udtalelse fra transportekspert

Fredag morgen den 25. juni udtalte Harry Lahrmann fra Aalborg Universitet i radioens P1, i en kommentar til Wales stop for anlæg af nye veje, at det er almindelig kendt, at det tager 2½ gang så lang tid at transportere sig med kollektiv trafik som med bil.

Igen en udokumenteret og tendentiøs udtalelse, der alene har til formål at nedgøre den kollektive trafik, netop som forhandlingerne om en ny infrastrukturplan er i sin sidste og afgørende fase.

I stedet kunne man se på de faktuelle rejsetider ved f.eks. at anvende data fra DTU's Transportvaneundersøgelser, hvor man kan finde gennemsnitshastigheder fra dør til dør, altså inkl. til- og frabringstrafik, skift og ventetider.

Som eksempel herunder data for interne ture i Jylland fra TU 2006-21, opgjort pr. primært transportmiddel for transportmidler med mere end 1000 ture:

```
SELECT tur.PrimMode, enumvalues.captionDK, Format(Sum([SumLen])*[SessionWeight])/Sum([SumMin]*[SessionWeight]/60), "Fixed") AS GnsHast, Count(session.SessionWeight) AS N
FROM ([session] INNER JOIN tur ON session.SessionId = tur.SessionId) INNER JOIN enumvalues ON tur.PrimMode = enumvalues.id
WHERE (((tur.TripCount)=1) AND ((enumvalues.enumname)="transportmiddel") AND ((tur.TripPurp)<60) AND ((tur.OrigMuncode)>500) AND ((tur.destmuncode)>500))
GROUP BY tur.PrimMode, enumvalues.captionDK
HAVING (((Count(session.SessionWeight)>1000));
```

PrimMode	captionDK	GnsHast	N
1	Gang eller løb	5.16	44527
2	Cykel	14.55	33656
3	Knallert 30	26.45	1297
11	Personbil	55.98	155663
12	Varebil	59.80	4121
31	Kollektiv bus	20.66	7473
33	Andet tog	48.24	1641

Det ses, at pointen er korrekt, når man sammenligner bil med bus, men ikke når man sammenligner med tog. Dette skal så også ses i sammenhæng med, at netop Harry Lahrmann i mange sammenhænge promoverer bus på bekostning af tog. Det er jo netop en af togets store fordele: tog kan som den eneste i den kollektive familie konkurrere tidsmæssigt med bil. – Og som tabellen viser, gælder dette også selvom ventetid og til/frabring er medregnet.

Og når rejsetiderne med kollektiv trafik, og især bus, kan være længere end med bil, er det jo også en konsekvens af, at der mange steder er en dårlig sammenhæng mellem de kollektive transportmidler grundet manglende samarbejde mellem aktørerne og manglende optimeringer i køreplansprocesserne.

Det må således konstateres, at der er brug for en helt anden tilgang til vurderingen af trafikprojekter, hvor faktuelle, og ikke subjektive, data (og holdninger) anvendes som udgangspunkt.

Jeg skal derfor opfordre til, at der i de fortsatte forhandlinger om infrastrukturprojekter sikres, at der forud for de endelige beslutninger om de enkelte konkrete projekter, der måtte komme med i planen, sker en grundig analyse og gennemgang af grundlaget og baggrunden for de oplæg, der er lavet.

Herunder, at der tages hensyn til, at der i de samfundsøkonomiske og transportøkonomiske modeller er indlagt en lang række værdier, der er rent subjektive, da der ikke på alle områder findes objektive kriterier. Ligesom en lang række vigtige områder ikke er medtaget på grund af manglende metoder til at værdisætte disse.

Samt at det næppe kan undgås, at der i beslutningsoplæg mv. fra såvel forvaltninger, styrelser som departementer kan være inddraget subjektive holdninger af politisk karakter for at påvirke beslutningsprocessen.

Niels Wellendorf, 27. juni 2021