

Den 30. marts 2008

Agenda 21-rådet i Kalundborg Kommune har nedenstående kommentarer til Busplan for Kalundborg Kommune (Februar 2008)

Helt overordnet mener Agenda 21-rådet, at den kollektive trafik – og herunder bustrafikken – på sigt bør spille en nøglerolle i bestræbelsen på nedbringe privatbilismen. Foruden de oplagt miljømæssige gevinster ved at flytte folk fra privatbil til kollektive trafik, kan dette også reducere behovet for at udbygge vejnettet og dermed spare samfundet for betydelige anlægsudgifter. Der kan derfor være økonomisk ræson i at investere i opbygningen af et velfungerende og effektivt bussystem.

Følgende er Agenda 21-rådets konkrete kommentarer til busplanen for Kalundborg Kommune:

Forsøg med intensiv busbetjening og telebusser

Agenda 21-rådet bakker op om, at man gennemfører forsøg med intensiv busbetjening af udvalgte områder. Det konkrete forslag om at udvælge Havnsø til forsøgsområde for en intensiv busbetjening er særdeles relevant. Agenda 21-rådet (og før strukturreformen Det Grønne Råd i Bjergsted Kommune) har ved flere lejligheder påpeget, at busdriften til og fra netop Havnsø er meget mangelfuld.¹ Sidste forbindelse på hverdage fra Jyderup st. mod Havnsø afgår kl. 18.18 fra Jyderup, mens sidste forbindelse fra Havnsø mod Jyderup st. afgår kl. 18.33 fra Havnsø. I aftentimerne er det således ikke muligt at komme til og fra Havnsø!

Agenda 21-rådet foreslår endvidere, at man – i sammenhæng med forsøgsordningen – gennemfører forskellige oplysningsaktiviteter med det formål at informere beboerne i Havnsø og langs busrute 77 om de nye muligheder. Transportforskning viser, at folks transportadfærd i udstrakt grad er rutine- og vanepreget. At ændre borgernes transportvaner kræver derfor en bred indsats. Oplysningsaktiviteterne kunne bl.a. bestå i udsendelse af en folder til borgerne i Havnsø-området med oplysninger om forsøgsordningen og den nye køreplan. Tilsvarende kunne man i samarbejde med de lokale virksom-

heder (fx K-salat) og institutioner (fx Firhøjskolen) gennemføre en ”tag-bussen”-kampagne.

Agenda 21-rådet finder også, at ideen om forsøg med telebusordninger er et spændende bud på at udvikle og forbedre den eksisterende busdrift. Høng og Svebølle lyder begge som relevante forsøgsområder. Mere overordnet kunne telebusordningen udgøre et generelt supplement til de eksisterende busruter. Fx kunne landruterne i aftentimerne, weekenderne og skolernes ferier suppleres med en telebusordning (evt. i form af ”faste” afgang i køreplanen, som kan forudbestilles telefonisk og via internettet). I mange områder er det i dag et problem, at busdriften er meget mangelfuld på disse tidspunkter.

Agenda 21-rådet anbefaler endvidere, i lighed med ovenfor, at forsøgene med telebuskørsel kombineres med en intensiv oplysningskampagne, som skal sikre, at de potentielle brugere rent faktisk véd, at ordningen eksisterer.

Ekspresbusser mellem Slagelse og Kalundborg

Agenda 21-rådet kan fuldt ud tilslutte sig kommunalbestyrelsens ønske om, at der indsættes flere ekspresbusser mellem Slagelse og Kalundborg. Da denne strækning netop benyttes af mange pendlere mellem Kalundborg og Slagelse og allerede i dag er tungt belastet, vil det være oplagt at indsætte ekspresbusser i forsøget på at flytte passagerer fra privatbil til bus. I den sammenhæng bør det overvejes, om der – i samarbejde med Slagelse Kommune – er mulighed for at lave forprioritering for busser på dele af strækningen (fx ved lyskryds i Kalundborg eller Slagelse).

Tværgående busrute

Agenda 21-rådet vil gerne benytte lejligheden til at genfremsætte forslaget om, at der etableres en tværgående busrute i Kalundborg kommune.² Et forslag, som i øvrigt også fremkom ved borgermødet i Ubby tidligere på året (kommunens optaktsmøder). Kommunens lokale busstruktur er i dag indrettet således, at de overordnede busruter først og fremmest kører til og fra Kalundborg by (bus 20, 12, 23, 27 og 28). Dette giver på mange måder god mening, da Kalundborg udgør kommunens centrum. Men samtidig skaber denne struktur problemer i forhold til transport ”på tværs” af kommunen. Rådet anbefaler derfor, at man etablerer en tværgående busrute – fx Havnsø-Snertinge-Bregning-Svebølle-Jerslev-Ubby-Gørlev-Høng. En sådan busrute vil ikke kun kunne servicere behovet for at komme ”på tværs” af kommunen, men vil også – i det omfang at køreplanen for den tværgående rute koordineres med de øvrige, overordnede busruter – kunne skabe en mere effektiv og fleksibel busservice. Med en tværgående busrute vil borgere fra den sydlige del af kommunen eksempelvis hurtigere (dvs. uden at skulle til Kalundborg) kunne nå til en by som Holbæk gennem skift fra den tværgående busrute til regionaltoget eller bus 12 i Svebølle.

Flere afgang i weekenden

Der er generelt behov for flere busafgange i weekenden. Særligt slemt ser det imidlertid ud lørdag aften – en aften, hvor man ellers må forvente, at især mange unge fra oplandet tager til Kalundborg by. Eksempelvis kører den sidste afgang på rute 12 fra Kalundborg kl. 16.16 og fra Holbæk kl. 15.46

om lørdagen. Det er med andre ord umuligt at komme til og fra Kalundborg med rute 12 efter kl. 17.

Nemmere at tage cyklen med i bussen

Agenda 21-rådet mener, at man bør gøre det nemmere at medbringe sin cykel i bussen. Det bør således være tilladt at medbringe cyklen i alle busser, ligesom takstsystemet bør forenkles. Allerhelst så vi gerne, at man kunne betale for sin cykel med et enkelt klip på det almindelige zonekort. Dette ville være intuitivt nemt at forstå for brugeren – og nemt at administrere for buschaufføren.

Betalingsfri busdrift

Agenda 21-rådet er af den opfattelse, at busdriften ideelt set burde gøres gratis for brugerne med henblik på at fremme brugen af den kollektive trafik. Et første skridt kunne være at gøre det gratis for børn og unge at benytte busserne.

På vegne af Agenda 21-rådet i Kalundborg Kommune

Toke Haunstrup

note 1 og 2 Se Agenda 21-rådets høringssvar til kommunens planstrategi.