



Til Caroline Stage Olsen (V)

7. august 2018

Svar på politikerspørgsmål: Kørsel for el-, brint- og hybridbiler i kommunens busbaner

Sagsnr.
2018-0180576

Dokumentnr.
2018-0180576-3

Du har den 27. juni 2018 stillet Økonomiforvaltningen nedenstående spørgsmål:

Sagsbehandler
Pelle Erik Bjerg Mortensen

- 1. Hvor meget tid vil det koste i Movia-bussernes køreplaner, hvis KK tillader kørsel for el-, brint- og hybridbiler i kommunens busbaner? Udgangspunktet for beregningen skal være det nuværende antal el-, brint- og hybridbiler på kommunens veje.*

Økonomiforvaltningens svar

Ifølge Danmarks Statistik er det nuværende antal el-, brint- og hybridbiler i Danmark ca. 10.500. Hvor stor en andel af el-, brint- og hybridbiler, der kører i Københavns Kommune, findes der ikke tal for.

Økonomiforvaltningen har foretaget et estimat af, hvor mange el-, brint- og hybridbiler, der er på Sjælland (Region Sjælland og Region Hovedstaden) og i Københavns Kommune. Estimatet er udregnet i forhold til andelen af befolkningen, der bor på Sjælland (Region Sjælland og Region Hovedstaden) og i Københavns Kommune samt bilejerskab. På den baggrund estimeres der at være ca. 5.000 el-, brint- og hybridbiler samlet på Sjælland (Region Sjælland og Region Hovedstaden). Af de ca. 5.000 estimeres der at være ca. 1.500 i Københavns Kommune. Der er i estimatet taget højde for, at bydelebilene (DriveNow og GreenMobility), som tilsammen har ca. 800 elbiler, primært kører i København og Frederiksberg.

Kørsel i busbaner

Økonomiforvaltningen har indhentet input fra Movia, som har modtaget beregningerne for det estimerede antal el-, brint- og hybridbiler. Derudover er Teknik og Miljøforvaltningen blevet bedt om input.

Movia og Teknik og Miljøforvaltningen oplyser begge, at det er i bekendtgørelse om vejafmærkning, at der gives hjemmel til at oprette separate kørebaner til busser og at den nuværende bekendtgørelse ikke giver mulighed for at tillade, at andre køretøjer benytter busbanerne end busser i rutedrift. En eventuel tilladelse til kørsel med andre køretøjer kræver derfor en ændring af bekendtgørelsen.

Team Mobilitet

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen
1
1550 København V

EAN nummer
5798009800176

Movia oplyser derudover følgende om kørsel i busbaner:

”Rent teknisk er en stor del af busbanerne indrettet som korte busbaner, der ender med et særskilt bussignal, som giver busserne et forspring for den øvrige trafik på 4-6 sek. Disse signaler kan rent teknisk ikke anvendes af andre køretøjer da signalerne alene aktiveres af busserne. Det er tidligere opgjort, at over 80 % af busbanestrækningerne i København er korte strækninger af denne type.

Et forsøg med taxikørsel i 6 busbanestrækninger i 1996 og 1998 viste, at taxierne ikke havde væsentlige fordele heraf, og at buschaufførerne følte mere stress som følge af taxiernes pludselige stop og vognbaneskift. Ved forsøget i 1996 blev der på en 1,2 km lang forsøgsstrækning konstateret en rejsetidsbesparelse på 1-2 minutter i myldretiderne. Uden for myldretiden var effekten marginal. Forsøget i 1998 gav en meget begrænset rejsetidsbesparelse for taxi.

Movia vurderer desuden, at håndhævelsen af en sådan tilladelse vil være problematisk, da el-, brint- og hybridbiler ikke i udseende afviger fra øvrige biler. Dermed vil det generelt give indtryk af, at det er lovligt at køre i busbanen. Allerede nu er der problemer med håndhævelsen af busbaner, idet der er ulovlige parkeringer/standsninger i busbanerne (f.eks. foran hotellet ved Dagmar Bio/Rådhuspladsen, hvor der dagligt i myldretiden holder store busser og taxaer, der forhindrer 5C og andre busser i at køre i busbanen).

Movia vurderer derfor, at en effekt ved at tillade el-, brint- og hybridbiler i busbaner vil være, at øvrige biler også begynder at køre i busbanerne, så effekten af busbaner udvandes betydeligt.”

Økonomiske konsekvenser

Københavns Kommune betaler Movia efter, hvor mange køretimer busserne har i Københavns Kommune. Hvis det tillades for el-, brint- og hybridbiler at køre i busbanerne, må det forventes, på baggrund af ovenstående svar fra Movia, at have negative konsekvenser for bussernes fremkommelighed og dermed økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune.

Movia har oplyst følgende i forhold til de økonomiske konsekvenser:

”Hvor meget tid det vil koste i bussernes køreplaner, hvis man tillader kørsel for el-, brint- og hybridbiler, har Movia ikke grundlag for at kvantificere, idet omfanget af kørsel med den type køretøjer ikke kendes.

Busfremkommelighed er en afgørende parameter i forhold til at understøtte et attraktivt kollektivt trafiknet. Særligt i København er bustrafikken udfordret af den stigende trængsel på vejnettet. Derfor arbejdes der målrettet på at forbedre bussernes fremkommelighed, således at passagererne oplever høj regularitet og konkurrencedygtig rejsetid.

Norge tillod kørsel med elbiler i busbanerne i 2012 sammen med en række andre politiske initiativer. Sammen med afgiftslettelser mv. har det ført til kraftig vækst af antallet af elbiler i Norge (fra ca. 9.500 elbiler i 2012 til pt. ca. 150.000 elbiler i 2018). Det stigende antal elbiler på vejene har især i Oslo skabt store problemer, så der nu opleves trængsel i busbanerne som følge af overtal af elbiler ift. busser i busbanerne. Derfor er der nu igen indført begrænsninger, så der minimum skal være to personer i bilen.

I de seneste år har busprioritering været driver for udvikling af trafikledelse i København. Kommunens servicemål for 2018 er, at den gennemsnitlige rejsetid med bus skal reduceres med 5-10 % i myldretiden, og dertil at rejsetidspålideligheden skal øges med 10 % (på en række udvalgte strækninger, ØKF). Dette understøtter Movias målsætning om hurtigere busser. Københavns Kommune har, i samarbejde med Movia, gennemført en række større busprioriteringsprojekter, bl.a. på Lyngbyvej (Nørre Campus), Frederikssundsvej, Amagerbrogade, Valby og Compass4D på strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Svanemøllen St.

Der er i et enkelt tilfælde beregnet samfundsøkonomiske effekter af fremkommelighedstiltag.

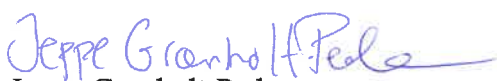
I 2012 etablerede Københavns Kommune ca. 300 m busbane på Toftegårds Allé, og i 2014 etablerede kommunen busprioritering i en række kryds blandt andet Toftegårds Allé/Gammel Jernbanevej. På strækningen kører linje 4A, 8A, 132 og 133. En samfundsøkonomisk analyse af projektet viste, at den etablerede busbane havde en nettonutidsværdi på 6,1 mio. kr. i 2014-priser, og at den interne rente er 20 %. For det samlede projekt omfattende busbane og signalprioritering er nettonutidsværdien på 61,2 mio. kr. i 2014-priser, og den interne rente er på 105 % (Finansministeriet anbefaler, at projekter, der besluttet, har et samfundsøkonomisk afkast på mere end 4 %).

I den samfundsøkonomiske beregning indgår sparet rejsetid for buspassagererne. Såfremt el-, brint- og hybridbiler får tilladelse til at køre i busbaner, vil rejsetiden for de mange buspassagerer blive forlænget og dermed resultere i et samfundsøkonomisk tab, mens det på positivsiden vil være ganske få der opnår gevinster.

I København har busserne trods de generelle fremkommelighedstiltag en meget lav hastighed, bl.a. er den gennemsnitlige bruttonhastighed for A-busser nede på 15,7 km/t, hvor Movias målsætning er på 20,7 km/t.

På den baggrund fraråder Movia at gå videre med at tillade kørsel med el-, brint- og hybridbiler i busbaner.”

Med venlig hilsen



Jeppe Grønholt-Pedersen
Kontorchef