



## Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget

### Svar på spørgsmål om busfremkommelighedstiltag på Godthåbsvej

30. november 2020

Sagsnummer  
2020-0866360

Dokumentnummer  
2020-0866360-3

I forbindelse med behandlingen af indstillingen "16 busfremkommelighedstiltag på A-busnettet" på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 16. november 2020 har Finn Rudaizky (O), på baggrund af en artikel i ugeavisen VanløseLiv den 12. november 2020, bedt om en redegørelse for samtlige forhold (busbane, parkering, økonomi mm.) i forbindelse med tiltaget på Godthåbsvej, herunder om de oplysninger, der fremføres i indstillingen om Godthåbsvej, er forældede.

#### Indledning

Teknik- og Miljøforvaltningen har indhentet input fra Økonomiforvaltningen og Movia til besvarelsen af spørgsmålet. Arbejdsdelingen mellem Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen er, at Økonomiforvaltningen står for bestilling af konkrete busprojekter. Økonomiforvaltningen administrerer en pulje til at forbedre busfremkommeligheden i København, så passagererne kan komme hurtigere frem, og der evt. kan opnås besparelser på de midler, der anvendes af Københavns Kommune til betaling for bussernes kørsel i byen. Der er et tæt samarbejde mellem Movia og forvaltningerne om, hvilke busprojekter der kan understøtte fremkommeligheden for busserne.

Teknik- og Miljøforvaltningen har ansvaret for at anlægge de projekter, som Økonomiforvaltningen har fået godkendt af Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen, og står for at udarbejde projektforslag, høring og politisk godkendelse, udbudsprojekt og udførelse. I forbindelse med busbane på Godthåbsvej er der projekteret at anlægge 270 meter busbane, nedlægge 25 parkeringspladser og at fjerne seks træer, som genplantes i området. Da de tilstødende veje er private fællesveje, kan der ikke findes erstatningsparkering for de 25 parkeringspladser. De seks træer genplantes i området og så vidt muligt langs Godthåbsvej sammen med de eksisterende vejtræer, hvorved der kommer mindre afstand mellem træerne.

De to forvaltninger har vurderet, at der er fremsat en række indsigelser og spørgsmål i artiklen, som går på følgende:

#### Hvilket vurderingsgrundlag og data anvender forvaltningen?

Det grundlag, som anvendes, er udarbejdet af Movia. I forbindelse med Nyt Bynet (tilpasning af busdriften ifm. Cityringens åbning) har Movia fået udarbejdet et katalog over lokaliteter, hvor der anbefales tiltag med henblik på at fremme

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold  
Afdelingssekretariatet  
Islands Brygge 37  
Postboks 339  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

fremkommeligheden for busserne i Københavns Kommune. Det er dette katalog, der omtales i VanløseLIV som rapporten fra 2017. Kataloget har indgået som grundlag for Økonomiforvaltningens bestilling til Teknik- og Miljøforvaltningen for udførelse af i alt 32 tiltag (BR den 30. november 2017). Kataloget, der er udarbejdet af det rådgivende ingeniørfirma ViaTrafik, giver estimater på, hvilke tidsmæssige gevinster der vil kunne forventes ved de 32 tiltag.

Estimaterne er af overordnet karakter og baseret på køretidsdata fra busserne fra Movia fra 2016. Køretidsdata er den tid, som bussen bruger på at køre mellem to stoppesteder. Estimaterne er suppleret med informationer fra busoperatøren og Movias rådgiver om de faktiske forhold samt de eksisterende trafiktal, der har været tilgængelige i nærheden af lokaliteten (fra 2016). Forvaltningerne valgte ikke at gennemføre supplerende trafikanalyser, da trafikanalyser i en tid med COVID19 vil være misvisende, da trafikanalyser vil udskyde udførelsen og ibrugtagningen betydeligt, og da der vil være en merudgift forbundet med dette. Teknik- og Miljøforvaltningen har supplerende fået udført beregninger med trafikmodel af det rådgivende ingeniørfirma COWI Consult, som også viser en positiv gevinst for busserne ved at anlægge en busbane på Godthåbsvej.

Det er normal praksis for busfremkommelighedsprojekter, der gennemføres i Københavns Kommune, at der tages udgangspunkt i Movias erfaringer med den daglige kørsel på lokaliteten, eventuelt suppleret med trafikmodelberegninger. Det er således begge forvaltningers opfattelse, at der ikke er tale om et forkert grundlag for politisk beslutning, som nævnt i artiklen i VanløseLIV.

### **Ændringen i krydset Godthåbsvej/Hulgårdsvej i 2016/2017 - og er der fortsat et problem for busserne på strækningen?**

I et tidligere busfremkommelighedsprojekt (BR 31. maj 2012) bestilte Økonomiforvaltningen en forbedring af bussernes fremkommelighed på Godthåbsvej op mod krydset Godthåbsvej/Hulgårdsvej, hvilket Teknik- og Miljøforvaltningen udførte i 2017. Her blev en helle fjernet og svingbanerne forlænget, så svingende biler i kø ikke blokerede for de ligeudkørende busser. Denne ændring har, ifølge Movia, haft en positiv effekt for bussernes fremkommelighed i krydset.

I forbindelse med det aktuelle projekt er Movia blevet spurgt, om ændringen ved krydset i 2017 har løst fremkommelighedsproblemet for Movias busser på Godthåbsvej, så busbanen ikke længere er nødvendig. Movia har svaret, at busbanen er med i kataloget, fordi der ønskes en forbedring af fremkommeligheden på strækningen, som ikke er løst med ændringen i krydset, og at man forventer en betydelig tidsmæssig gevinst ved at etablere busbanen, som også COWI's beregninger har vist.

### **Teknik- og Miljøforvaltningens og Økonomiforvaltningens vurdering af, om opgaven fortsat er aktuel?**

Teknik- og Miljøforvaltningen modtog opgaven fra Økonomiforvaltningen med henblik på, at forvaltningen skulle udføre projektforslag, høring og politisk

godkendelse, udbudsprojekt og udførelse. Udførelse af trafikanalyser indgik ikke i opgaven, idet det ikke er praksis for denne type opgaver.

I forbindelse med forvaltningens udarbejdelse af projektforslaget viste det sig, at flere af de 32 projekter af forskellige årsager ikke kunne udføres, jf. indstillingen (TMU 16. november 2020). I den forbindelse viste et forslag om en busbane på Rosenørns Allé sig ikke at give en tidsmæssig forbedring, som stod mål med investeringen, hvorfor den i denne indstilling blev anbefalet annulleret. Modsat var busbanen på Godthåbsvej ikke blandt disse, idet Teknik- og Miljøforvaltningens rådgiver (COWI Consult) vurderede, at ombygningen i 2016/2017 ikke havde gjort en busbane overflødig.

I forbindelse med genoptagelse af projektet i 2020, efter berosætning pga. manglende anlægsmåltal (TMU 20. april 2019), blev det vurderet, om der skulle gennemføres en mere grundig trafikanalyse med trafiktællinger dels pga. usikkerheden i de tidligere analyser, dels pga. den tid der nu var gået. Forvaltningerne valgte ikke at gennemføre supplerende trafikanalyser. Årsagerne var, at trafikanalyser i en tid med Covid19 vil være misvisende, at trafikanalyser vil udskyde udførelsen og ibrugtagningen betydeligt, og at der vil være en betydelig merudgift forbundet med dette.

### **Giver projektet med en busbane på Godthåbsvej mening i en busøkonomisk sammenhæng?**

Økonomiforvaltningen har ikke på forhånd kalkuleret med en driftsbesparelse som følge af de planlagte tiltag, idet Movia først kender de eksakte tidsbesparelser, når tiltagene er gennemført og ibrugtaget.

Når der beregnes, hvilken økonomisk effekt et bustiltag kan få, er det ikke muligt at foretage en direkte omregning fra minutbesparelse til kroner, da det afhænger af driften på den enkelte buslinje og antallet af busser, der må sættes ind. Men i forbindelse med baggrundskataloget har Movia lavet et samlet overslag over gevinsten for alle de projekter, der blev arbejdet videre med, som også er blevet opdelt på de enkelte buslinjer.

Movia har dermed ikke beregnet en specifik økonomisk gevinst for enkelte delprojekter, såsom busbanen på Godthåbsvej. Det er muligt for Movia at lave en udregning for hele linje 2A, hvor alle tiltagene på linjen tages med, men resultatet vil være usikkert.

Projektet er medfinansieret af staten. Staten finansierer 50 % af de 16 busfremkommelighedstiltag dog maksimalt 7,42 mio. kr. Det forventes ikke, at statens medfinansiering bortfalder, hvis busbanen på Godthåbsvej ikke besluttes, eller hvis projektet forsinkes. Begge dele vil dog kræve, at staten godkender, at projektet stadig kan modtage finansiering.

### **Har forvaltningen oplyst Grøndals Lokalråd om igangsættelse efter berosættelse?**

I forbindelse med genoptagelse af projektet efter berosætning burde Teknik- og Miljøforvaltningen have informeret Vanløse Lokaludvalg og Grøndals Lokalråd.

Lokaludvalget er orienteret om andre igangsatte projekter, men ikke om busbanen på Godthåbsvej. Det beklager Teknik- og Miljøforvaltningen.

Lone Byskov  
Vicedirektør