



Til Mikkel Skovgaard (Ø)

## Politikersvar til Mikkel Skovgaard (Ø) - Betjening af havnesnittet med kollektiv transport

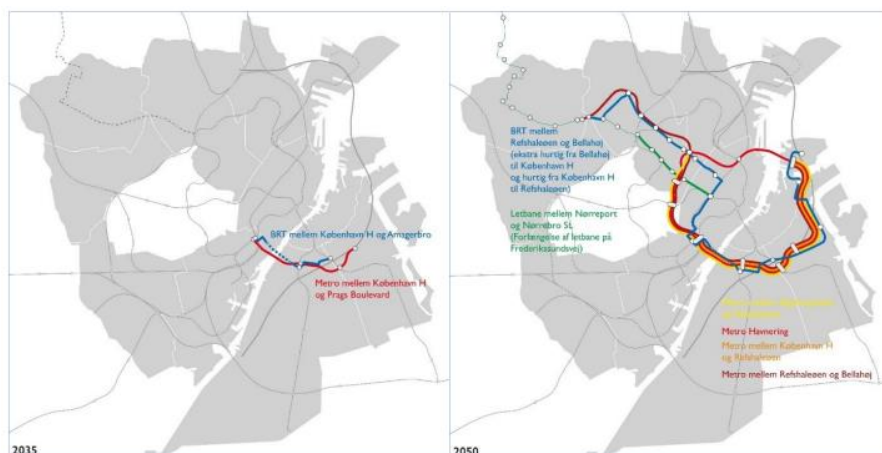
Mikkel Skovgaard (Ø) har den 22. oktober 2024 stillet følgende spørgsmål:

- Er det blevet undersøgt, hvad mulighederne er for at øge betjeningen af havnesnittet med anden kollektiv transport end metro?
- Hvad er mulighederne for at forlænge 150S og 500S til Amager og Nordøstamager, henholdsvis fra Nørreport over Christianshavn og fra Ørestad og længere ind over Amager?
- Foreligger der beregninger på, hvor mange flere passagerer over havnen, det vil kunne give fx at øge busbetjeningen?

### Økonomiforvaltningens svar

#### Spørgsmål 1

I analysen *Udbygning af den Kollektiv Infrastruktur København 2* (KIK2), der blev afrapporteret til Borgerrepræsentationen den 22. november 2018 (bilag 1), analyseres mulighederne for at forbedre den kollektive transport i København via letbane, BRT (Bus Rapid Transit) og metro. Dette gjaldt også mulighederne for øget betjening af havneafsnittet via metro og BRT med driftsstart i hhv. 2035 og 2050. De undersøgte linjer fremgår af figur 1.



Figur 1: Analyserede BRT- og metrostrækninger med drift fra 2035 og BRT-, metro- og letbanestrækninger med drift fra 2050 (kilde: KIK2).

04-11-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 21364

Dokumentnummer i F2  
6520170

Sagsnummer eDoc  
2024-0374939

Sagsbehandler  
Malene Frydenlund Jørgensen

Det primære fokus i KIK2-analysen var aflastningen af den eksisterende metrolinje over havnesnittet samt at betjene fremtidige byudviklingsområder.

Analysen viste, at en BRT over havnesnittet, som midlertidig løsning frem mod 2035, kun i begrænset grad afhjælper kapacitetspresset i metroen, og at en del af passagererne fortsat vil blive forsinket på grund af ventetid ved stationerne på det indre Amager. En ny metro skaber en hurtig forbindelse på tværs af havnen og aflaster således den eksisterende metro (M1/M2) i betydeligt større omfang end BRT, og en stor del af ventetiden ved stationerne vil blive elimineret. Kapacitetsproblemerne over havnesnittet vurderes i analysen ikke at kunne løses med en BRT-forbindelse.

#### *Spørgsmål 2*

Ansvaret for S-buslinjerne ligger i Region Hovedstaden, og det er således Region Hovedstaden, der finansierer linje 150S og 500S og beslutter deres linjeføring og serviceniveau. Det er dog muligt som kommune at lave en lokal medfinansiering af en forlængelse af en regionalt finansieret linje, hvis kommunen ønsker at betjene strækninger, som regionen ikke har interesse i, forudsat at det er muligt inden for kontrakten og med det eksisterende busmateriel.

#### *Spørgsmål 3*

Økonomiforvaltningen har ikke kendskab til beregninger af passagereffekt over havnen ved at øge busbetjeningen udover den nuværende betjening, hvor flere linjer krydser havnen (2A, 31 og 37 over Knippelsbro, 5C, 33, 68 og 250S over Langebro og 8A over Sjællandsbroen).

#### **Bilag**

Bilag 1 (link): [Udvikling af den højklassede kollektive infrastruktur i København \(KIK2 og letbane på Frederikssundsvej\) | Københavns Kommune](#)