

4. Bynet 2018 - Kollektiv trafikplan for København (2008-128539)

I budget 2008 blev det besluttet at lave en helhedsplan for optimering af byens kollektive trafiknet. Planen skal både dække perioden før og efter åbningen af Metrocityringen. Første fase er færdig. Næste fase er udarbejdelsen af en implementeringsplan.

INDSTILLING OG Beslutning

Økonomiforvaltningen indstiller over for Økonomiudvalget,

1. at indholdet af rapporten "Samspil mellem bus og metro i København – Strategisk analyse og international best practice for tilpasning af busnettet til metroen" tages til efterretning (rapporten er vedlagt som webbilag 1),
2. at det godkendes, at forvaltningen indgår aftale med Movia om at udarbejde en implementeringsplan på baggrund af anbefalingerne i Bynet 2018 (kommissoriet for det videre arbejde er vedlagt som webbilag 2), og at forvaltningen på den baggrund, i foråret 2010, fremlægger forslag for ØU vedr. konkret udmøntning, og
3. at punkterne 1.c, 1.d, og 1e i medlemsforslag vedrørende kollektiv trafik i Københavnsområdet (2009-56069), (Bilag 3), med denne indstilling indgår i det videre arbejde med Bynet 2018. Denne del af medlemsforslaget er hermed håndteret. For så vidt angår de øvrige punkter i medlemsforslaget vender forvaltningen tilbage i efteråret 2009.

PROBLEMSTILLING

I forbindelse med vedtagelsen af Budget 08 besluttede Borgerrepræsentationen, at forvaltningen skulle udarbejde en helhedsplan for den fremtidige kollektive trafikbetjening af byen – "Bynet 2018", hvor et fremtidssikret samspil mellem metro, s-tog, bus og cykler er i fokus. Første fase af dette arbejde er afsluttet, og afrapporteres i vedlagte rapport.

Der er nu behov for, at rapportens anbefalinger omsættes til en implementeringsplan for den kollektive trafik.

Løsning

Rapporten indikerer, at det samlede passagertal i den kollektive trafik i Københavns- og Frederiksberg kommune har et vækstpotentiale, før åbningen af Metrocityringen, på op til 2 mio. passagerer pr. år. Potentialet kan realiseres samtidig med at Københavns kommunes omkostninger til busdrift reduceres med ca. 12 mio. kr./år. før Cityringen åbner i 2018

Hvis potentialet skal indløses, så forudsætter det, at rapportens anbefalinger realiseres og at busfremkommeligheden forbedres. Det handler primært om at:

- **Styrke sammenhængen mellem bus, S-tog og metro.** Det kan konkret ske ved, at:
 - o omlægge ruten, så bussen passerer metroen ved en station frem for mellem to stationer

- forlænge busruter så de får endestation ved en station
 - nedlægge eller flytte busruter, der løber parallelt med metro eller S-tog
 - lægge parallelle busruter sammen til én, og derved opnå højere frekvens og bedre mulighed for at investere i bedre venteforhold
- **Udvikle trafikale knudepunkter** ved at flytte busforbindelser til stationerne og forbedre faciliteterne ved knudepunkterne i form af bedre venteforhold, trafikinformation, underholdning (infotainment), adgang til Internet m.m. Flintholm Station udpeges som et knudepunkt med store potentialer og vil i det videre arbejde indgå som et demonstrationsprojekt, der kan gennemføres inden for de nærmeste år.
 - **Bedre trafikinformation.** Styrke trafikinformationen på tværs af transportmidlerne. Bedre trafik kort, mere realtids-information og fast koncept for placering og kvalitet af trafikinformation ved knudepunkts-stationer.
 - **Fælles markedsføring af den kollektive trafik.** Arbejdet med ”Byens net” skal revitaliseres og styrkes.

Derudover er busfremkommelighed et væsentligt indsatsområde. Det kan f.eks. være i form af en højklasset busløsning på Frederikssundsvej. I forlængelse af ”Investeringskataloget”, der blev udarbejdet som led i fastlæggelsen af Budget 2009, har de indledende undersøgelser vist, at en sådan løsning kan øge antallet af passagerer på Frederikssundsvej med ca. 30 %. Hvis staten dækker 50 % af anlægsinvesteringerne kan første etape være tilbagebetalt indenfor 3-6 år.

Folketinget har i den politiske aftale ”En grøn transportpolitik” fra januar 2009, afsat flere puljer til forbedring af den kollektive trafik svarende til ca. 1,5 mia. kr., der udmøntes over 5 år. Der er bl.a. afsat 1 mia. kr. til bedre busfremkommelighed og 0,3 mia. kr. til projekter der har til formål at øge antallet af buspassagerer. Tildeling af midler fra staten forudsætter typisk 50 % medfinansiering fra kommunen.

Når man ser på Københavns Kommunes andel af landets buspassagerer bør ca. 300 mio. kr. af puljemidlerne tilfalde kommunen. Kommune har pt. årligt afsat 21,5 mio. kr. til investeringer i øget busfremkommelighed svarende til 108 mio. kr. over fem år.

Forvaltningen anbefaler, at Movia får til opdrag, sammen med de øvrige trafikselskaber, Transportministeriet samt Københavns og Frederiksberg kommune, at udvikle rapportens anbefalinger til en operationel implementeringsplan.

Planen skal beskrive afgrænsede konkrete demonstrationsprojekter, hvor rapportens anbefalinger kan afprøves i praksis. Det gælder særligt for udviklingen af trafikale knudepunkter, hvor der tilbydes hurtige og lette skift mellem bus, s-tog, cykel og metro.

Både implementeringsplanen og busfremkommelighedsprojekterne gennemgår en helhedsvurdering for at afdække synergier og konsekvenser for de øvrige trafikanter, byrumshensyn og miljø.

Økonomi

Udarbejdelsen af implementeringsplanen forventes ikke at have økonomiske konsekvenser.

Videre proces

Forvaltningen vil over de kommende år vende retur til det politiske niveau med beslutningsgrundlag, der igangsætter konkrete initiativer, samt forslag til disponering af midler til ansøgning af statslige puljer i de kommende års budgetforhandlinger.

Forvaltningen vil sammen med Frederiksberg Kommune, trafikselskaberne (Movia, Metroselskabet og DSB) og Transportministeriet starte på arbejdet umiddelbart efter sommerferien 2009. Ligesom Teknik- og Miljøforvaltningen har været inviteret til at deltage i det hidtidige arbejde, vil Teknik- og Miljøforvaltningen også skulle deltage i det fremtidige implementeringsarbejde..

Movia varetager projektets sekretariatsfunktion, da de i kraft af Lov om trafikselskaber har ansvaret for udarbejdelsen af bussernes køreplaner, på baggrund af kommunernes bestilling af bustrafikken, og derfor også har ansvaret for at koordinere ændringer af de mange busruter, der både kører i Københavns- og Frederiksberg Kommune samt andre nabokommuner.

Claus Juhl

Henrik Plougmann Olesen

bilag

[3. Medlemsforslag](#)

[Webbilag 1: Samspil mellem bus og metro i København \(kun tilgængelig på nettet\)](#)

[Webbilag 2: Implementeringsplan for Byenet 2018 - kommissorium \(kun tilgængelig på nettet\)](#)

