



Til ØU

03-08-2010

## Orientering om kollektiv trafikpakke til Budget 2011

Sagsnr.  
2010-103235

I forbindelse med forhandlingerne om Budget 2011 har Økonomiforvaltningen udarbejdet en kollektiv trafikpakke. Budgetpakken indeholder 8 konkrete budgetnotater - opdelt på 1) Effektiviseringer, 2) Tiltag til styrket busdrift og 3) Forslag til busfremkommelighedsprojekter. Budgetnotaterne til 1) er vedlagt sag om Økonomiforvaltningens forvaltningsspecifikke effektiviseringer, mens budgetnotaterne til 2) og 3) er vedlagt denne sag.

Dokumentnr.  
2010-466735

Sagsbehandler  
Jakob Keinicke Sørensen/  
Mads Monrad Hansen

### *Mål med den kollektive trafik*

Det er afgørende, at Københavns Kommune de kommende år styrker den kollektive transport - der er væsentlig for både borgere, virksomheder og vækst - så der skabes bedre service for de nuværende brugere og for at tiltrække nye brugere ved at skabe et godt alternativ til bilen. Der skal derfor skabes bedre fremkommelighed for busser og bedre sammenhæng mellem de forskellige kollektive transportformer sideløbende med etableringen af Metro Cityringen og vurdering af efterfølgende Metrostrækninger.

Busruterne skal tilpasses - væk fra et fintmasket, men også langsomt net - til færre, men hurtigere ruter, der i højere grad kobles til andre højfrekvente produkter som Metro, S-tog og andre busser. Dette skal medvirke til at gøre København endnu grønnere, til at opfylde de ambitiøse klimamål og bidrage til en positiv erhvervsudvikling med udgangspunkt i Grøn vækst

Siden København fik Metro har der været et fald i antallet af buspassagerer, men en samlet vækst i antallet af brugere i den kollektive trafik. Forvaltningen anbefaler følgende to konkrete mål for udviklingen af byens kollektive trafik:

- En fortsat årlig samlet vækst i antallet af passagerer i den kollektive trafik i København - busser, Metro og DSB - med en fortsat forskydning mod flere passagerer i Metroen.
- En samlet øget selvfinansieringsgrad i busserne (eller faldende tilskud pr. passager).

Denne budgetpakke vil bidrage til at opnå ovenstående mål.

### **1. Effektiviseringer/omlægninger af busdrift**

ØU godkendte den 27. april 2010 effektiviseringerne nedenfor som en del af Økonomiforvaltningens forvaltningsspecifikke effektiviseringer, der skal tilvejebringe 9,3 mio. kr. i Budget 2011. Effektiviseringerne omfatter dels forslag om at nedlægge og reducere ruter med få brugere. Derudover omfatter de forslag om at forbedre ruterne, så de kan tiltrække flere passagerer og dermed mindske kommunens tilskud

### **Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. sal, 11  
1599 København V

Telefon  
3366 2737

Telefax  
3366 7003

E-mail  
jks@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

til ruterne. Nettoeffektiviseringerne er på 9,35 mio. kr. i 2011 med årlig helårseffekt på 22,6 mio. kr. fra 2012.

En uddybning af de enkelte effektiviseringer er vedlagt som bilag til orienteringsnotatet til ØU om ”Økonomiforvaltningen forvaltnings-specifikke effektiviseringer”.

*Øversigt over effektiviseringer i budgetpakken i 1000 kr. (2011 P/L)*

<b>Movias basisbudget</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Omlægning CityCirkel	-3.600	-3.800	-3.800	-3.800
Nedlæggelse af teaterbus	-750	-750	-750	-750
Nedlæggelse af 29	-2.750	-6.750	-6.750	-6.750
Nedlægge Servicebusser*	-2.600	-7.400	-7.400	-7.400
Nedlægge 67	-1.600	-2.400	-2.400	-2.400
Omlægning Havnebusser**	-1.250	-1.500	-1.500	-1.500
<b>I alt effektiviseringer i budgetpakke 2011</b>	<b>-12.550</b>	<b>-22.600</b>	<b>-22.600</b>	<b>-22.600</b>
* Forbedring af venteforhold for ældre (anlæg)	1.000			
** Etablering af Havnepontoner (anlæg)	2.200			
<b>Netto effektivisering</b>	<b>- 9.350</b>	<b>-22.600</b>	<b>-22.600</b>	<b>-22.600</b>

Dertil er der enkelte effektiviseringer som Forvaltningen har iværksat sammen med Movia på baggrund af tidligere beslutninger i ØU, samt en stor efterregulering, der alle får positiv betydning for budget 2011.

*Øvrige effektiviseringer/reguleringer med effekt fra 2011 (2011 P/L)*

	2011	2012	2013	2014
Nedlæggelse 16E	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500
Incitamentskontrakter	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500
Tilbagebetaling fra 2009	-53.000			
<b>I alt øvrige</b>	<b>-56.000</b>	<b>-3.000</b>	<b>-3.000</b>	<b>-3.000</b>

Følgende notater er omfattet af pakken og vedlagt i notatet til ØU om ”Økonomiforvaltningen forvaltnings-specifikke effektiviseringer”:

1. Omlægning af CityCirkel, nedlæggelse af teaterbus og linje 29.
2. Nedlæggelse af servicebusserne.
3. Nedlæggelse af linje 67.
4. Omlægning af havnebusserne.

**2. Forslag til styrket busdrift**

Den kollektive trafikpakke indeholder derudover følgende forslag til at styrke betjeningen af nye byudviklingsområder og til at skabe bedre sammenhæng mellem busser og Metro.

### *Bedre betjening af Sluseholmen og Tegholmen*

Der er behov for at styrke busbetjeningen af Sluseholmen og Tegholmen, hvilket er teknisk muligt når broen over Teglværksløbet er anlagt primo 2011. Konkret foreslås det at øge frekvensen på linje 30, samt omlægge linjen, så den fra Sjællandsbroen kører over Tegholmen og Sluseholmen på vej mod Vesterport St., hvilket vil komme de mange nye beboere og arbejdspladser i området til gode.

### *Bedre samspil mellem busser og Metro på Amager*

Det anbefales at omlægge linje 4A, så den fra Amager Hospital fremover kører til Lergravsparken St. i stedet for til Femøren. Derved forbindes bl.a. ældreboligerne i Sundparken med Ældrecentret på Sundbyvestervej ligesom borgerne fra Sundparken får lettere adgang til Amager Hospital.

Det anbefales dertil at omlægge linje 250S på Islands Brygge fra Isafjordsgade-Halvdansgade til Njalsgade-Artillerivej, så linjen får forbindelse til Islands Brygge Metro St. Samtidigt forlænges linjen til Bella Center St. Dermed knyttes eksisterende og kommende bebyggelser på Islands Brygge bedre op til Metroen ligesom Idrætsanlæggene langs Lossepladsvej fremover bliver busbetjent. Linjen skal under alle omstændigheder omlægges, da den eksisterende vendeplads ved Artillerivej Syd nedlægges pga. nybyggeri.

### *Direkte buslinje mellem Sundbyvester Plads og Hvidovre Hospital*

BR pålagde den 20. maj efter medlemsforslag fra O og K (2010-72228) Økonomiforvaltningen at rette henvendelse til Movia om omkostningerne ved en direkte buslinje mellem Sundbyvester Plads og Hvidovre Hospital, der efterfølgende skulle indgå i budgetforhandlingerne for 2011. Forvaltningen har undersøgt sagen med Movia.

I dag er der højfrekvente forbindelser fra en række steder på Amager til Hvidovre Hospital med et enkelt skift (oftest ved samme stoppested) og rejsetider fra 38 minutter fra Sundbyvester Plads og 48 minutter fra Sundbyparken. Ifølge Movia vil en direkte linje fra Sundbyvester Plads med stop i Tårnby og Bella Center inden Hvidovre Hospital tage ca. 29 minutter.

Den årlige bruttoudgift til linjen vil være 13,4 mio. kr. med udgangspunkt i kvartersdrift fra 7-19 på hverdage og 12-19 i weekenderne. Med de øvrige A-bus forbindelser fra Amager til Hvidovre forventer Movia et lavt passagertal og en selvfinansieringsgrad på maksimalt 15 % (samme niveau som Servicebusserne). Derved vil passagerindtægterne maksimalt blive 2 mio. kr., hvorved nettodriftsudgifterne bliver 11,4 mio. kr.

Med udgangspunkt i det begrænsede serviceløft (under 10 minutters kortere rejsetid), det lave forventede antal passagerer og de store

driftsudgifter anbefaler forvaltningen, at forslaget ikke nyder fremme i budgetforhandlingerne.

*Tiltag til styrket busdrift i budgetpakken i 1000 kr. (2011 P/L)*

<b>Anbefalede tiltag</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Omlægning af linje 30 til Sluseholmen/Teglholmen	3.000	3.500	3.500	3.500
Anlæg af to stop på Sluseholmen/teglholmen	250			
Omlægning af linje 4A	0	0	0	0
Omlægning og forlængelse af linje 250S	1.400	2.000	2.000	2.000
Anlæg af to stop til linje 250S	250			
<b>Ikke anbefalede tiltag</b>				
Direkte buslinje ml Sundbyvester Plads og Hvidovre Hospital	11.400	11.400	11.400	11.400

Følgende budgetnotater er vedlagt:

5. Bedre betjening af Sluseholmen og Teglholmen.
6. Bedre samspil mellem busser og Metro på Amager.
7. Direkte buslinje mellem Sundbyvester Plads på Amager og Hvidovre Hospital. Medlemsforslag fra O og K (2010-72228).

### **3. Forslag til busfremkommelig på Nørre Allé - Tagensvej**

Øget busfremkommelighed skaber kortere rejsetid og gør dermed busserne mere attraktive for nuværende og potentielle brugere - det giver flere passagerer og dermed forbedret økonomi. Samtidigt kan der opretholdes samme frekvens på ruterne, men med færre busser, hvilket giver markante driftsbesparelser for kommunen og kort tilbagebetalingstid på busfremkommelighedsprojekter.

I forbindelse med budget 2010 blev der i perioden 2010-2013 afsat 107 mio. kr. (anlæg) til busfremkommelighedsprojekter under Bynet 2018 med fokus på bl.a. Frederikssundsvej, Flintholm Station, samt signaler, GPS og en række mindre projekter. Midlerne matches i størst muligt omfang af statslige midler. Der er 24 mio. kr., der ikke er øremærket konkrete projekter.

Forvaltningen anbefaler, at der afsættes yderligere 36 mio. kr. - der sammen med de ikke øremærkede 24 mio. kr. - skal øge busfremkommeligheden markant på Nørre Allé - Tagensvej, hvilket vil tilvejebringe årlige driftsbesparelser på 8-10 mio. kr.

Samtidigt vil projektet medføre en højklasset betjening af Rigshospitalet og Panum, samt understøtte campusplanerne langs Nørre Alle.

Midlerne på i alt 60 mio. kr. skal matches af Staten, der med udgangspunkt i den forbedrede betjening af Rigshospitalet, Panum og Nørre Campus har udtrykt interesse for projektet.

Vedlagt er: 8. Busfremkommelighed på Nørre Allé - Tagensvej.



## **Ø1e. 5. Bedre betjening af Sluseholmen og Teglholmen**

08-08-2010

### **Baggrund**

Den manglende broforbindelse over Teglværksløbet har medført, at det ikke har været muligt at busbetjene Sluseholmen. Der er så lidt plads på vejene på Sluseholmen, at det ikke er muligt for en bus at vende eller køre rundt om bebyggelsen.

Sagsnr.  
2010-66495

Dokumentnr.  
2010-388678

Når broen mellem Sluseholmen og Teglholmen er anlagt, vil det være muligt at busbetjene selve området på Sluseholmen.

Sagsbehandler  
Gert Højbjerg Mortensen

### **Indhold**

Det anbefales at omlægge buslinie 30 fra Sjællandsbroen til Sluseholmen og Teglholmen. Samtidig anbefales det at øge frekvensen på linie 30 mellem Vesterport St. og Bellacenter St. Så den kører med 15 minutter drift i myldretiden, 20 minutter drift i dagtimerne og 30 minutter drift aften og weekend. Dermed får ca. 1900 beboere og ca. 1200 arbejdspladser på Sluseholmen en væsentlig forbedring i den kollektive trafikbetjening.

Samtidig vil beboere og arbejdspladser på Teglholmen også opleve en forbedring. I forbindelse med budget 2010 besluttede Borgerrepræsentationen at nedlægge linie 16E. Strækningen mellem Valby St. og Sjælør St. blev nedlagt primo 2011 og den resterende del nedlægges i april 2011. Linie 16E kører kun i myldretiden og med 20 minutter mellem hver bus. Med den anbefalede omlægning af linie 30, vil den køre hele dagen og med kun 15. minutter mellem hver bus i myldretiden, som nævnt herover.

Der skal anlægges to stoppesteder på Sluseholmen, hvis linie 30 omlægges.

### **Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. Sal, vær 12  
1599 København V

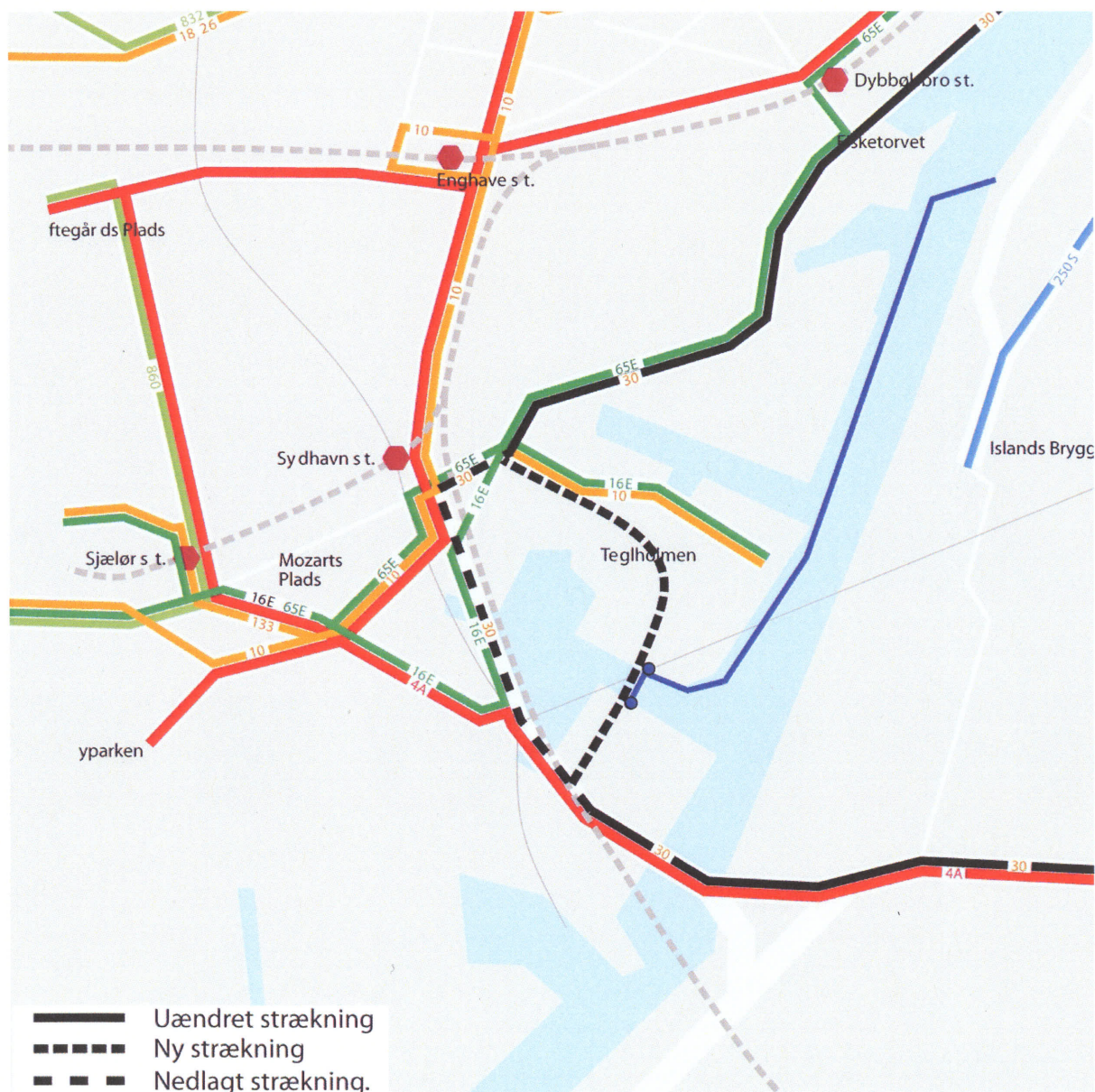
Telefon  
3366 2735

Telefax  
3366 7003

E-mail  
GEH@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk



## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Driftsaktivitet - serviceudgifter**

1.000 kr. – 2011 p/l	2011	2012	2013	2014
<i>Serviceudgifter:</i>	3.000	3.500	3.500	3.500
<b>Serviceudgifter i alt</b>	3.000	3.500	3.500	3.500

**Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2011 p/l	2010	2011	2012	2013	2014	*
<i>Anlæg:</i>						
- Etablering af to stoppesteder	250					*

<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>250</b>						*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>							
- Vedligehold og drift							
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>							

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

**Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2011				2012				2013				2014			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet																
- Udbud gennemført																
- Anlægsbevilling givet																
- Opførelse igangsat	X															
- Opførelse afsluttet	X															
- Facilitet ibrugtaget	X															

### Risikovurdering i anlægsprojekter

**Tabel 4. Risici**

Særlige risici vedr. overholdelse tidplanen	Beskrivelse	Konsekvens
Afhængig af at etableringen af broen over Teglværksløbet overholder tidsplanen	Buslinie 30 kan ikke omlægges før broen tages i brug	Omlægningen udskydes til broen er færdig.

### Flere forvaltninger/udvalg?

**Tabel 5. Fordeling mellem forvaltninger/udvalg**

1.000 kr. – 2011 p/l	2011	2012	2013	2014
TMU, anlæg	250			
ØU, drift	3.000	3.500	3.500	3.500
<b>I alt</b>	<b>3.250</b>	<b>3.500</b>	<b>3.500</b>	<b>3.500</b>

### Tidligere afsatte midler

I forbindelse med Budget 2009 blev der afsat 3,5 mio. kr. pr. år i 2009 og overslagsårene fremover til ”forbedring af den kollektive trafik på Sluseholmen”. Det førte til oprettelse af havnebuslinie 904 i august 2009. Havnebusbetjeningen af Sluseholmen har givet beboerne på Sluseholmen mulighed for direkte forbindelse til Indre By. Det anbefales at havnebusbetjeningen opretholdes men linieføring og frekvens justeres. Der er udarbejdet selvstændigt budgetnotat herom.



**Tabel 6. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:**

<b>1.000 kr. (løbende p/l)</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2009:</i>	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.500</b>	<b>3.500</b>	<b>3.500</b>	<b>3.500</b>	<b>3.500</b>	<b>3.500</b>
Heraf forbrugt	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500



## Ø1f. 6. Omlægning af busser på Amager – bedre betjening og bedre sammenhæng til Metroen i tråd med Bynet 2018

18-06-2010

### Baggrund

Endestationen for line 4A blev tidligere flyttet fra Lergravsparken St. til Femøren St., hvilket har givet en del henvendelser fra især ældre borgere på Amager, der ønsker bussen flyttet tilbage til Lergravsparken St. I 2010 blev linie 35 afkortet, så den ikke længere betjener Islands Brygge. Dermed mistede arbejdspladserne på Islands Brygge busforbindelse til Metroen.

Sagsnr.  
2010-66495

Dokumentnr.  
2010-414673

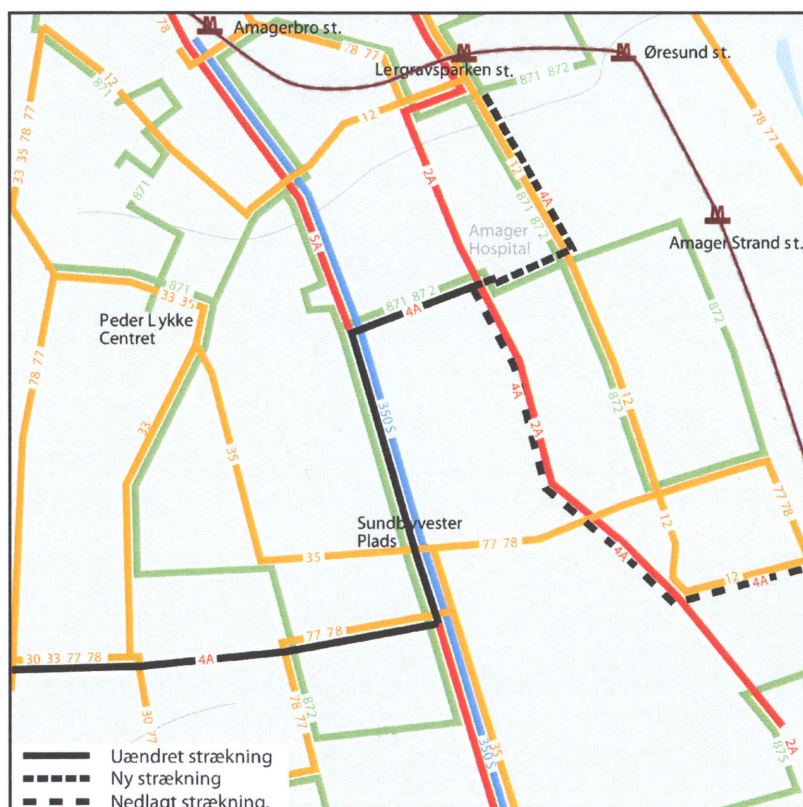
Sagsbehandler  
Gert Højbjerg Mortensen

Samlet vil omlægningerne skabe en bedre sammenhæng mellem busser og Metro og dermed bidrage til et løft af den kollektive trafik på Amager og til målsætningerne i Bynet 2018.

### Indhold

#### Linje 4A

Linje 4A omlægges, så den fra Amager Hospital ikke længere kører til Femøren St., men i stedet kører til Lergravsparken St. Dermed forbindes bl.a. ældreboligerne i Sundparken med Ældrecentret på Sundbyvestervej. Omlægningen gør det også muligt for borgerne i bl.a. Sundparken at komme til Hvidovre Hospital med bus med kun et skift. Skiftet sker på Toftegårds Plads mellem bus 4A og 1A, der begge holder ved samme stoppested.



byudvikling

al, vær 12  
avn V

dk

76

### Line 250S

Line 250S omlægges fra Isafjordsgade – Halvdansgade til Njalsgade – Atillerivej og der etableres stoppesteder i Njalsgade i umiddelbar nærhed af Islands Brygge Metro St. Samtidig forlænges linien fra Islands Brygge til Bella Center St.

Dermed får både de eksisterende og de fremtidige bebyggelser på Islands Brygge bedre forbindelse til Metroen. Dels ved Islands Brygge St. og dels ved Bella Center St., hvorfra der er forbindelse til Fields og Ørestad Gymnasium, med blot et stop på Metroen. Fra Bella Center St. opnås der desuden forbindelse til Valby med buslinie 4A.

Idrætsanlæggene langs Lossepladsvej bliver med den foreslåede løsning busbetjent modsat i dag.

Det skal bemærkes, at den vedtagne omlægning af Artillerivej Syd under alle omstændigheder vil kræve en omlægning af linie 250S, da den eksisterende vendeplads nedlægges når byggeriet påbegyndes.

I dag er der omfattende ekstrakørsel mellem Islands Brygge og Hovedbanegården i myldretiden med 3 ekstra busser. Forstærkningen reduceres i fremtiden til 2 ekstra busser, hvilket ikke vil påvirke kundernes oplevelse, da frekvensen fortsat vil være høj med 10 minuttersdrift.



### De økonomiske konsekvenser

Omlægning af linie 4A vil være omkostningsneutral. Omlægningen og forlængelsen af linie 250S vil koste 2,0 mio. kr. årligt (helårseffekt).

**Tabel 1. Driftsaktivitet - serviceudgifter**

1.000 kr. – 2011 p/l	2011	2012	2013	2014
<i>Serviceudgifter:</i>				
-Omlægning af linie 4A	0	0	0	0
-Omlægning af linie 250S.	1400	2000	2000	2000
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>1400</b>	<b>2000</b>	<b>2000</b>	<b>2000</b>

**Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2011 p/l	2010	2011	2012	2013	2014	*
<i>Anlæg:</i>						
- Anlæg af to stoppesteder	250					*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>250</b>					

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

### Tidsangivelse

**Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2011				2012				2013				2014			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet																
- Udbud gennemført																
- Anlægsbevilling givet																
- Opførelse igangsat	X															
- Opførelse afsluttet	X															
- Facilitet ibrugtaget	X															

### Flere forvaltninger/udvalg?

**Tabel 4. Fordeling mellem forvaltninger/udvalg**

1.000 kr. – 2011 p/l	2011	2012	2013	2014
Økonomi Udvalget - Drift	1400	2000	2000	2000
Teknik- og Miljø Udvalget – anlæg af 2 stoppesteder	250			
<b>I alt</b>	<b>1650</b>	<b>2000</b>	<b>2000</b>	<b>2000</b>



**Ø1g. 7. Budgetnotat Hospitals bus Amager - Hvidovre Hospital.**

09-06-2010

**Baggrund**

På sit møde den 20. maj 2010 vedtog Borgerrepræsentationen  
”Medlemsforslag om etablering af buslinje fra Sundbyvester Plads på  
Amager til Hvidovre Hospital (2010-72228)”

Sagsnr.  
2010-66495

Dokumentnr.  
2010-389337

Sagsbehandler  
Gert Højbjerg Mortensen

**Det foreslås,**

1. at Borgerrepræsentationen anmoder Økonomiforvaltningen om at rette henvendelse til Movia, med henblik på at få foretaget beregninger på omkostningen ved at etablere en direkte buslinje fra Sundbyvester Plads på Amager til Hvidovre Hospital, samt
2. at etableringen af en buslinje fra Sundbyvester Plads på Amager til Hvidovre Hospital indgår i budgetforhandlingerne for 2011

(Stillet af Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti)

**Indhold**

Hele sygehusstrukturen er under revision og det må forudses, at de forskellige specialer vil blive samlet og placeret på andre hospitaler, end der hvor de er i dag. Det virker derfor ikke optimalt på nuværende tidspunkt at begynde en optimering, af den kollektive trafikbetjening med udgangspunkt i en ikke fastlagt sygehusstruktur.

Det er samtidig forvaltningens vurdering, at en hospitalsbus fra Sundbyvester Plads til Hvidovre Hospital ikke giver beboerne på Amager bedre forbindelser, end de har i dag. Samtidig vil en sådan rute kræve mange ressourcer, hvorved det begrænsede behov medfører et uforholdsmæssigt stort tilskud pr. passager.

Trafikselskabet Movia vurderer, at en hospitalsbus fra Sundbyvester Plads til Amager Hospital med stop ved Sundbyvester Plads, Tårnby st., Bella Center og Hvidovre Hospital får en køretid på ca. 29 minutter med direktebus. Altså med ganske få opsamlingssteder på Amager. Med få stop, bliver der stor transporttid til opsamlingsstederne for de mange mennesker, der ikke bor i umiddelbar nærhed af stoppestederne.

Turen fra Sundbyvester Plads til Hvidovre Hospital tager i dag 38 minutter med busserne 4A og 1A.(Ifølge Rejseplanen.dk). Dermed reduceres rejsetiden med 9 minutter ved etablering af en direktebus.

**Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. Sal, vær 12  
1599 København V

Telefon  
3366 2735

Telefax  
3366 7003

E-mail  
GEH@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

I dag findes der en række muligheder for at komme fra Amager til Hvidovre Hospital:

- Man kan, som nævnt herover, tage linje 4A fra Sundbyvester Plads med omstigning til linje 1A ved Toftegårds Plads (samme stoppested). Fra Sundbyvester Plads til Hvidovre Hospital tager det 38 minutter.
- Man kan også benytte linje 2A med omstigning til linje 1A ved Christiansborg (samme stoppested). Det tager for eksempel 48 minutter fra Sundparken til Hvidovre Hospital.
- På Amagerbrogade kan man med fordel benytte linie 5A med omstigning til 1A ved Hovedbanegården (dog ikke samme stoppested her). Så tager turen fra Amager Hospital til Hvidovre Hospital 42 minutter.

I langt de fleste perioder er der 10 minutters drift på de nævnte linier.

Hvis en hospitalsbus skal opleves lige så højfrekvent, som de forbindelser der findes i dag, skal den køre med minimum kvartersdrift. Det betyder at der skal bruges 5 busser på ruten. Hvis ruten kører kl. 7-19 på hverdage og kl. 12-19 på lørdage og søndage, skal der bruges ca. 19.200 bustimer årligt. Med en bustimepris på 700 kr. bliver den årlige bruttodriftsudgift 13,4 mio. kr.

Trafikselskabet Movia vurderer, at de eksisterende A-bus forbindelser fra Amager til Hvidovre Hospital betyder, at passagergrundlaget for Hospitalsbussen er begrænset. Movia vurderer derfor, at selvfinansieringsgraden maksimalt bliver 15%, hvilket er på niveau med selvfinansieringen i de mest benyttede servicebusser. Derved vil passagerindtægterne maksimalt beløbe sig til 2,0 mio. kr., hvorved nettodriftsudgifterne bliver 11,4 mio. kr.

#### **De økonomiske konsekvenser**

Det kan ikke forventes at Hvidovre Kommune har interesse i en sådan busrute, hvorfor Københavns Kommune kommer til at bære hele omkostningen på 11,4 mio. kr. årligt.

#### **Driftsaktivitet - serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2011 p/l</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<i>Serviceudgifter:</i>	11.400	11.400	11.400	11.400
<b>Serviceudgifter i alt</b>				

Der benyttes eksisterende stoppesteder. Dvs. der er ikke knyttet anlægsudgifter til etableringen af en Hospitalsbus.



## **Ø1h 8. Busfremkommelighed på Nørre Allé – Tagensvej i Bynet 2018**

03-08-2010

### **Baggrund**

Øget busfremkommelighed er relevant af følgende årsager:

- det underbygger kommunens politik om at styrke den kollektive trafik
- det forbedrer bussernes driftsøkonomi, og har en kort tilbagebetalingstid
- de statslige trafikinvesteringspuljer støtter kommunale busfremkommelighedsprojekter med 50 %

Sagsnr.  
2010-55058

Dokumentnr.  
2010-409828

Sagsbehandler  
Jakob Keinicke Sørensen/  
Mads Monrad Hansen

Investeringerne i bedre busfremkommelighed indgår som en del af Bynet 2018, der har til formål at øge antallet af passagerer i den kollektive trafik, samtidig med at rentabiliteten af bus- og metrodriften forbedres.

I Budget 2010 blev der afsat i alt 107 mio. kr. (2010 p/l) til forbedret busfremkommelighed. Midlerne er fordelt over årene 2010-2014, og er bl.a. øremærket følgende projekter:

- Højklasset busløsning på Frederikssundsvej (60 mio. kr.) (2010 p/l)
- Styrkelse af Flintholm St. som trafikalt knudepunkt (20 mio. kr.) (2010 p/l)
- Mindre trafikinformationstiltag (3 mio. kr.) (2010 p/l)

I alt bliver det 83 mio. kr. Det betyder, at der er 24 mio. kr. tilbage til forprojekter og øvrige fremkommelighedstiltag. Hvis der skal gennemføres yderligere forbedringer af busfremkommeligheden forudsætter det ekstra finansiering udover de nævnte 24 mio. kr. Da de statslige puljer til medfinansiering udløber i 2013, bør midlerne til projektering afsættes senest i 2012 og anlægsmidler senest i 2013.

### **Indhold**

Budgetforslaget indeholder afsættelse af i alt 36 mio. kr. (2010 p/l) til forbedring af busfremkommeligheden på Nørre Allé – Tagensvej og samtidigt øremærkes de frie 24 mio. kr. fra Bynet 2018 til dette projekt. Det forventes, at de statslige puljer matcher kommunens beløb. En realisering af forslaget vil:

- mindske rejsetiden og forbedre komforten for de mange københavnere og pendlere uden for København, der benytter busserne som en del af deres transport til bl.a. Rigshospitalet, Panum og Nørre Campus (der er under udvikling).
- reducere kommunens driftsudgifter til busdrift med 8-10 mio. kr. og dermed have en tilbagebetalingstid på ca. 6-7 år. Herefter kan den økonomiske gevinst anvendes på anlæg eller serviceforbedringer i kommunen.

Investeringen er fordelt over årene 2012-2014 med forprojekt i 2012 og absolut hovedvægt i 2013 med hovedparten af anlægsarbejdet. Formålet med forprojekterne er at få overblik over det økonomiske og passagermæssige potentiale i fremkommelighedsforbedringer på de enkelte strækninger.

Konkret er der basis for Bus-Rapid-Transit (BRT) på Nørre Allé - Tagensvej, som det kendes fra andre europæiske storbyer. BRT er i princippet en sporvogn på gummihjul. Der anlægges busbaner i midten af vejen, og der etableres højklassede stoppesteder med gode venteforhold, trafikinformation og tilgængelighed. Vejbredden på strækningerne muliggør anlæg af busbaner i midten af vejen. På strækningen vil både Rigshospitalet, Panum og det planlagte campusområde blive betjent. Der vil være mulighed for skift til Cityringen ved Vibehus Runddel.

Staten forventes at have stor interesse i projektet, da det øget tilgængeligheden til institutioner som Rigshospitalet, Panum og Nørre Campus.

#### De økonomiske konsekvenser

Kommunen vil få et fald i udgifterne til drift af busser på de strækninger, hvor der investeres i bedre fremkommelighed på i alt anslået 8-10 mio. kr. årligt.

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2011 p/l	2011	2012	2013	2014-	I alt	*
<i>Anlæg:</i>						
1. Nørre Alle - Tagensvej	0	6.000	54.000	0	60.000	
Ikke øremærkede anlægsmidler fra Budget 2010	0	-6.000	-18.000	0	-24.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>36.000</b>	<b>0</b>	<b>36.000</b>	
Driftsbesparelser	0	0	0	- 8.000		
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>- 8.000</b>		

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Det skal understreges, at der er tale om overslag. Omfanget af de specifikke investeringer og driftsbesparelser vil være mere præcise, når forprojekterne er gennemført.

#### Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2011				2012				2013				2014			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet		X														
- Udbud gennemført				X												



- Anlægsbevilling givet						X											
- Opførelse igangsat							X										
- Opførelse afsluttet									X								
- Facilitet ibrugtaget										X							
Evaluering																X	

## Risikovurdering i anlægsprojekter

**Tabel 3. Risici**

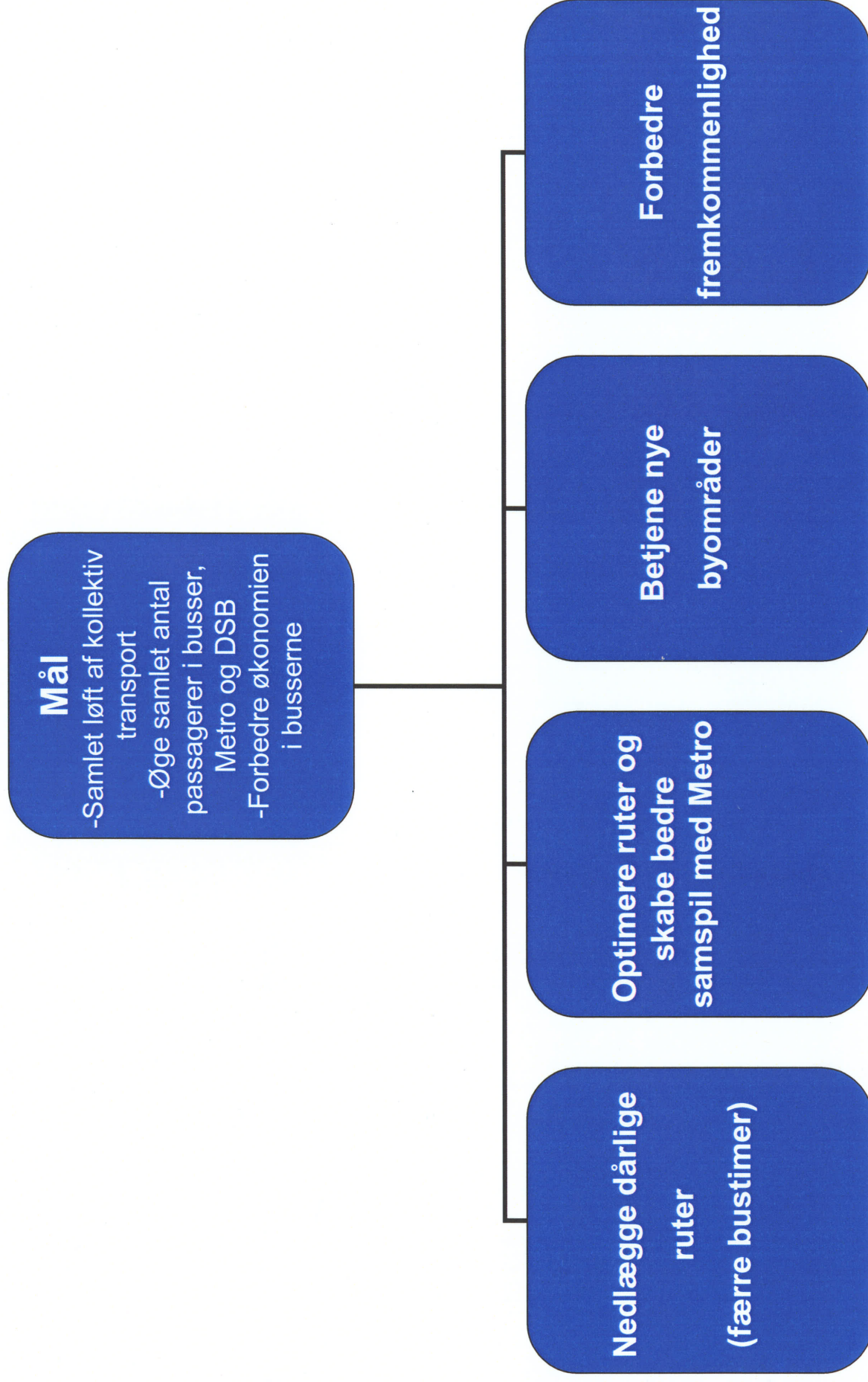
Særlige risici vedr. overholdelse af økonomi	Beskrivelse	Konsekvens
Konjunkturudvikling	Højkonjunktur kan betyde, at anlægsarbejderne bliver dyrere end planlagt.	Overskridelse af budget = forlængelse af tilbagebetalingstid
Særlige risici vedr. overholdelse tidplanen	Beskrivelse	Konsekvens
Anlægsarbejdet er mere kompliceret end oprindeligt planlagt	Det kan være, at der skal omlægges kloakledninger el.a. som fordyrer og forsinker projektet	Forsinkelse og fordyrelse af projektet
Behov for ekstraordinær borgerinddragelse	Projektet kan påvirke lokalsamfund så meget, at der er behov for ekstraordinær borgerinddragelse	Forsinkelse af projektet

## Tidligere afsatte midler

**Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:**

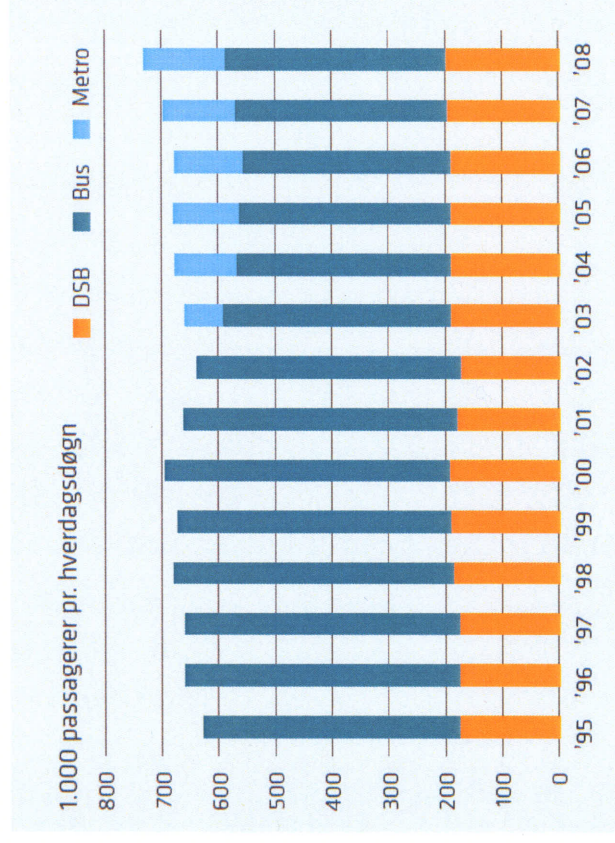
1.000 kr. (løbende p/l)	2010	2011	2012	2013	2014
Afsatte midler i budgetaftale 2010:					
Bynet 2018 - busfremkommelighed	8.284	51.999	18.803	21.634	29.376
<b>Afsatte midler i alt</b>					
Heraf forbrugt	2.400	Midlerne er øremærket til andre projekter under Bynet 2018. Jvf indledende tekst.			

# Mål for kollektiv trafikpakke til Budget 2011



# Udvikling i kollektiv trafik

- Samlet vækst i antallet af brugere i den kollektive trafik siden 2002
- Drevet af Metroen, men fald i antal buspassagerer
- Udviklingen vil fortsætte i relation til Bynet 2018



# Passagerer og tilskud på busprodukter, budget 2010

	Passagerer (mio.)		Tilskud i alt (Mio.)	Tilskud per passager (kr)
A-bus	65,0	49%	135,5	2,08
S-bus	17,9	13%	50,4	2,82
Lokal	47,6	36%	389,5	8,18
Nat bus	1,4	1%	11,7	8,43
Havnebus	0,6	0%	15,6	24,39
E-bus	0,4	0%	10,9	28,66
Servicebus	0,2	0%	12,1	51,05
Citybus	0,3	0%	20,5	58,88
Teaterbus	0,0	0%	0,9	88,62
<b>I alt</b>	<b>133,5</b>	<b>100%</b>	<b>647,0</b>	<b>4,85</b>

# Effektiviseringer/omlægninger af busdriften

Movias basis budget	2011	2012	2013	2014
Omlægelse af CityCirkel	-3.600	-3.800	-3.800	-3.800
Nedlæggelse af teaterbus	-750	-750	-750	-750
Nedlæggelse af linje 29	-2.750	-6.750	-6.750	-6.750
Nedlæggelser af servicebusser*	-2.600	-7.400	-7.400	-7.400
Nedlæggelse af linje 67	-1.600	-2.400	-2.400	-2.400
Omlægelse af Havnebusser**	-1.250	-1.500	-1.500	-1.500
I alt effektiviseringer i budgetpakke 2011	-12.550	-22.600	-22.600	-22.600
*Forbedring af venteforhold for ældre (anlæg)	1.000			
**Etablering af Havnepontoner (anlæg)	2.200			
<b>Netto effektivisering</b>	<b>-9.350</b>	<b>-22.600</b>	<b>-22.600</b>	<b>-22.600</b>

Øvrige effektiviseringer	2011	2012	2013	2014
Nedlæggelse 16E	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500
Incitamentskontrakter	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500
Tilbagebetaling fra 2009	-53.000			
<b>Netto effektivisering</b>	<b>-56.000</b>	<b>-3.000</b>	<b>-3.000</b>	<b>-3.000</b>

# Forslag til styrket busdrift

Anbefalede tiltag	2011	2012	2013	2014
Omlægning af linje 30 til Sluseholmen/Teglholmen	3.000	3.500	3.500	3.500
Anlæg af to stop på Sluseholmen/Teglholmen	250			
Omlægning af linje 4A til Lergravsparken st.	0	0	0	0
Omlægning og forlængelse af linje 250S til Njalsgade-Artillerivej	1.400	2.000	2.000	2.000
Anlæggelse af to stop til linje 250S	250			
<b>Ikke anbefalede tiltag</b>				
Direkte buslinje ml. Sundbyvester Plads og Hvidovre Hospital	11.400	11.400	11.400	11.400

# Forslag til busfremkommelighed på Nørre Allé - Tagensvej

- Øget busfremkommelighed skaber kortere rejsetid og gør bussen mere attraktiv for nuværende og potentielle brugere.
- Medføre højklasset betjening af Rigshospitalet, Panum og støtte op om campusplanerne langs Nørre Allé.
- Der afsættes 36 mio. kr. til projektet, der suppleres af de 24 mio. kr. fra budget 2010, der ikke er øremærkede konkrete projekter (der blev afsat 107 mio. kr. i Budget 2010 til busfremkommelighed). Tiltaget vil give en årlig driftsbesparelse på 8-10 mio. kr. og dermed en tilbagebetalingstid på 6-7 år.
- Midlerne skal matches af Staten, der har stor interesse i projektet.

Styrket betjening af Sluseholmen/Teglholmen

- Kort kommer tirsdag/onsdag



# Omlægning af Linje 4A



# Omlægning af Linje 250S

