

## 35. Medlemsforslag vedrørende kollektiv trafik i Københavnsområdet (2009-56069)

### MEDLEMSFORSLAG

Det foreslås,

1. at Økonomiforvaltningen med inddragelse af relevante forvaltninger inden udgangen af 2009 udarbejder konkrete forslag til
  - a. ny finansieringsmodel for busdrift i hovedstadsområdet
  - b. ny struktur og nyt driftsfællesskab for den kollektive trafik i hovedstadsområdet,
  - c. ny samlet trafikplan for den kollektive trafik i hovedstadsområdet,
  - d. investeringsstrategi for busdrift i Københavns Kommune,
  - e. nyt informationssystem for den kollektive trafik i hovedstadsområdet og
  - f. plan for nedbringelse af den kollektive trafiks klima og miljøpåvirkning.
2. at ovennævnte forslag skal anvise, hvilke konkrete politiske handlinger, der er nødvendige herfor, samt
3. at Økonomiforvaltningen i arbejdet med ovennævnte forslag skal inddrage relevante analyser og igangværende arbejder, fx i regi af KL og regeringen.

(Stillet af Det Radikale Venstre)

### Motivering

Den kollektive trafik skal spille en væsentlig større rolle i et fremtidigt klimavenligt og miljøvenligt transportsystem.

Den kollektive trafik står for ca. en tredjedel af alle rejser i Københavns Kommune og spiller på den måde en hovedrolle i bestræbelserne på at mindske trængslen og luftforureningen i København. Hertil kommer, at en stor gruppe borgere på grund af deres fysiske og økonomiske situation ikke har andre muligheder for mobilitet end det, den kollektive trafik kan tilbyde. Endelig tilbyder den kollektive trafik mobilitet med langt mindre energiforbrug end privatbilisme. Den kollektive trafiks markedsandel skal derfor opretholdes og øges.

Med Metrocityringen udvider hovedstaden sin skinnebårne kollektive trafikbetjening markant. Og med skitser til yderligere udvidelser af metroen mod Nordhavn, Husum og Sydhavnen er der allerede tænkt langt ud i fremtiden. Men der er brug for et bredere og mere overordnet syn på den kollektive trafik i Hovedstaden.

Passagererne skal opleve et sammenhængende kollektivt trafiktilbud som et attraktivt alternativ til privatbilen. Regionaltog, S-tog og Metro skal hænge tæt sammen med busbetjeningen, for at sikre, at kunderne får en sammenhængende, effektiv og komfortabel rejse. Systemerne er hinandens forudsætninger og skal føde hinanden med kunder. For at dette skal lykkes på den lange bane, skal der arbejdes langt mere intensivt med integration af de eksisterende kollektive trafiktilbud (bus, S-tog, regionaltog og metro). Både i konkret fysisk forstand med gode skiftemuligheder og indretning

af stationer og stoppesteder. Men også ved en tæt koordinering af regularitet, hyppighed og information. Kun derved kan passagerernes oplevede serviceniveau og den samlede driftsøkonomi optimeres.

For at nå dertil skal der tages en række nye initiativer. På denne baggrund foreslås det, at Økonomiforvaltningen med inddragelse af relevante forvaltninger inden udgangen af 2009 skal udarbejde konkrete forslag til:

- ny finansieringsmodel for busdrift i hovedstadsområdet
- ny struktur og nyt driftsfællesskab for den kollektive trafik i hovedstadsområdet,
- ny samlet trafikplan for den kollektive trafik i hovedstadsområdet,
- investeringsstrategi for busdrift i Københavns Kommune,
- nyt informationssystem for den kollektive trafik i hovedstadsområdet og
- plan for nedbringelse af den kollektive trafiks klima og miljøpåvirkning.

En nærmere beskrivelse af motivationen for de enkelte tiltag fremgår nedenfor.

Den kollektive trafik i hovedstadsområdet berører og involverer en række aktører og interessenter i hovedstadsområdet. Det er derfor af afgørende betydning, at Københavns Kommune i sit arbejde med at fremme den kollektive trafik inddrager og koordinerer med det arbejde, der er igangsat i andre relevante sammenhænge, eksempelvis i KKR Hovedstaden under KL og regeringen.

### **Ny finansieringsmodel for busdrift**

Den nuværende finansieringsmodel, der betinges af hver enkelt kommunes evne og vilje til at medfinansiere buslinjerne, har både beslutningsmæssige og budgetmæssige svagheder. En buslinie gennem flere kommuner forudsætter, at de involverede kommuner hver især beslutter at afsætte tilstrækkeligt budget. Hertil kommer, at den etårige budgetcyklus i kommunerne passer rigtig skidt sammen med busdriftens behov for stabilitet og længerevarende kontrakter med operatørerne. En ny finansieringsmodel skal sikre et større helhedssyn og mere langtrækkende beslutninger på både linjeføringer og serviceniveau.

### **Ny struktur og nyt fælles driftsselskab**

Det nuværende setup med de kollektive transportselskabers adskilte ejerskab og driftsøkonomier hos Metroselskabet, DSB-Stog, Movia, DSB, DSB First og Banestyrelsen ansporer ikke tilstrækkeligt til den nødvendige integration. Som minimum skal der etableres et incitament til at satse økonomisk der, hvor det giver bedst bonus i det samlede kollektive trafiksystem. Den nuværende struktur blev skabt i forbindelse med kommunalreformen - men rummer ikke evnen til at løfte den kollektive trafik for alvor. Det foreslås derfor at etablere en ny struktur for ansvar og beslutningskompetence samt nyt fælles driftsselskab, hvor det vil være muligt at optimere service, driftsøkonomi og takststruktur på en måde, der gavner hele systemet frem for enkelte selskaber, som de kendes i dag.

### **En ny kollektiv trafikplan for hovedstaden**

De skinnebårne tilbud er i hastig udvikling - primært med udbygning af Metroen. Som konsekvens heraf må hele busbetjeningen tilpasses og optimeres i linieføringer, regularitet og serviceniveau.

Transportministeriet har i en periode arbejdet med dette tema i projektet Bynet 2018. Men resultaterne udebliver og regeringens planer om samlet strategi for hovedstaden vil næppe prioritere

kollektiv trafik udover metrobyggeriet. Det er vigtigt, at vi i takt med beslutning om udbygning af metroen kan se og udvikle den nye helhed og tage de beslutninger, der skal til, for at få helheden til at fungere. Her er det vigtigt ikke at begrænse sig til den nuværende organisation og det nuværende takstfællesskab - men at se hele paletten af muligheder.

En sådan plan skal være langtidsholdbar og ses i sammenhæng med den nuværende befolkningssammensætning og den planlagte byudvikling. I de nye byområder skal den kollektive trafik være på plads med de første indflyttere for at undgå øget privatbilisme. Her er Sydhavnen et skidt eksempel - til gengæld ser de netop præmierede forslag til Nordhavnens ud til at love godt nyt. Her satses der markant og solidt på kollektiv trafik og infrastruktur til cyklerne.

I den eksisterende by skal der arbejdes med flere indsatser: Især bussernes rejsetid i gaderummet kan optimeres og sammentænkning med cykel- og fodgængerforhold har store potentialer. De aktuelle ombygninger af Nørrebrogade er et godt eksempel, hvor trafikforsøget viser op til 3 mio. kr. i årlig driftsgevinst på busbetjeningen.

På de længere pendlerruter er der meget at lære af succesen med 150 S, hvor incitamentskontrakter har givet flere tilfredse passagerer, bedre komfort og mere kapacitet. Disse og andre succeshistorier skal udbredes til hele nettet i en ny ambitiøs kollektiv trafikplan.

Busser har store praktiske fordele i kraft af deres fleksibilitet i trafikken og i gaderummet. Men deres ruter og sammenhænge skal tegne sig ind i borgernes bevidsthed for at være et let og oplagt tilbud til de rejsende. Når strøggader og andre vejstrækninger ombygges, er det derfor vigtigt at have den langsigtede busbetjening med i udformningen. Også derfor haster det med en langsigtet og sammenhængende plan for Metro, bus og tog i Københavnsområdet.

### **Investeringsstrategi i Københavns busdrift**

Med metrocityringen kommer Metroen til at dække et betydeligt større område af København. Og stikket kan tages hjem, hvis buslinierne tænkes ind i den nye Metro-struktur og tiltænkes en større rolle, der hvor rentabiliteten er størst. Bussernes fremkommelighed kan også blive betydeligt bedre med nye investeringer i avanceret signalteknik og etablering af nye busbaner på trængselsplagede vejstrækninger. Nye buslinier skal etableres, og frekvenserne skal op, der hvor der kan forudsiges et kundegrundlag. F.eks. på Amager, der jo ikke får direkte glæde af Metrocityringen, og hvor bilbenyttelsen er høj.

Langtursbusserne har i dag ydmyge forhold med elendige omstigningsforhold og ventefaciliteter. Men langtursbusser indeholder potentialer, der kan udnyttes bedre - særligt de faste ruter mellem store byer, der kan konkurrere med flytrafik og privatbiler. Men en central, komfortabel og smidig kobling til byens øvrige kollektive trafik mangler.

Der skal derfor udarbejdes en samlet investeringsstrategi, der fokuserer på bussernes potentialer - også på den kortere bane.

Regeringen har afsat 1 mia. kr. i en pulje til bustrafik. Denne kan medfinansiere investeringerne.

### **Et nyt brugervenligt informationssystem**

Pålidelighed er afgørende. Et godt kollektivt trafiktilbud skal være nærværende, til at stole på og enkelt for brugeren. Linjerne, køreplanerne og ikke mindst adgang til troværdig online realtidsinformation er vigtigt for brugeren. Selve bus-, metro- og tognettet skal kunne stå klart i brugerens erindring, og information om køreplaner, variationer og midlertidige ændringer skal være let tilgængelige, også efter man er gået hjemmefra. Der skal derfor være direkte adgang til rejseplanlægningsfaciliteter døgnet rundt på mobiltelefoner. Kun derved kan de kostbare kollektive trafiktilbud konkurrere med privatbilen og udnyttes optimalt.

Der skal derfor udvikles et nyt og tidssvarende informationssystem med nye brugergrænseflader. Systemet skal tage de nyeste intelligente trafiksystemer (ITS) i anvendelse, og samle og integrere informationer om alle de kollektive trafiktilbud i Hovedstadsområdet.

### **Klima- og miljøplan**

Den kollektive trafik forbruger anseelige mængder af energi og udleder emissioner, der belaster bymiljøet. Hvor er de brintbusser og elbusser, som andre frontløberbyer allerede har sat i drift?

De politisk ansvarlige bestillere af bus, metro og togdrift skal mere ambitiøst indtænke klima- og miljøeffekterne ved at forlange lavere energiforbrug og mindre udledning af skadelige stoffer. Der skal derfor laves klimaplan med det formål at se den kollektive trafiks rolle i sammenhæng med klimaoptimeret indkøb og drift. Ecodriving, brintbusser og kontraktudformninger, der favoriserer de miljøoptimerende entreprenører, skal dominere billedet.

### **bilag**

