

Bustilpasning til Sydhavnsmetroen

Mindre justeringer ifm. tilpasningen

Københavns Kommune har i august 2023 principbesluttet det af Movia anbefalede scenarie til tilpasning af busnettet til Sydhavnsmetroen. Scenariet er udarbejdet af Movia i samarbejde med Københavns Kommune.

Økonomien for det principbeslutede scenarie er tidligere præsenteret, og kan ses i notatet *Bustilpasning til Sydhavnsmetroen – Økonomisk notat*.

Sydhavnsmetroen og den foreslåede bustilpasning medfører færre indtægter på visse buslinjer som medejes af andre kommuner. Det betyder at disse kommuner (primært Frederiksberg og Rødovre) vil få et forhøjet tilskudsbehov til busdriften som følge af Sydhavnsmetroen og dens bustilpasning.

På baggrund af udsigten til færre busindtægter, har Frederiksberg og Rødovre kommuner bedt Movia finde forslag til besparelser i deres busnet, der samlet kan modsvare de omkostninger, som bustilpasningen til Sydhavnsmetroen påfører disse kommuner.

Movia har derfor, i samarbejde med Frederiksberg og Rødovre kommuner, udpeget og udarbejdet følgende besparelsesforslag på linjer, som også kører i Københavns Kommune:

- Linje 7A – tilretningsforslag til bustilpasningen til Sydhavnsmetroen
- Nyt Ringnet – Linje 13 føres ikke til Rødovre Nord St. og linje 131 etableres ikke
- Linje 12 – ruteføring "udenom" Frederiksberg Kommune
- Linje 18 – frekvensreduktion mellem myldretider

I udarbejdelsen af bustilpasningen til Sydhavnsmetroen fremkom endvidere et forslag om, at den foreslåede nye linje 17, der skal køre mellem Vesterport St. og København Syd, på sigt føres ad Carsten Niebuhrs Gade i stedet for Kalvebod Brygge. Dette forslag er ligeledes en tilretning til den principbeslutede løsning som der arbejdes videre med:

- Linje 17 – ruteføring ad Carsten Niebuhrs Gade i stedet for Kalvebod Brygge

Udover de ovennævnte mulige justeringer, er der desuden to andre tilretningsforslag ifm. bustilpasningen til Sydhavnsmetroen: 1. videreføring af linje 1A til Sjælør Boulevard efter betjening af Københavns Syd og 2. frekvensreduktion på linje 9A. Disse forslag gennemgås ikke her, da de varetages i en separat proces.

Der lægges op til at de mulige forslag bestilles med den ekstraordinære trafikbestilling, som skal afgives senest 30. april 2024. Denne ekstraordinære trafikbestilling vil udover bestilling af tilpasning til Sydhavnsmetroen, også indeholde bestilling af bustilpasninger til letbanen i Ring 3 (Nyt Ringnet).

Bestilte ændringer ifm. den ekstraordinære trafikbestilling forventes at kunne træde i kraft ved idriftsættelsen af bustilpasningen til Sydhavnsmetroen, eller senest ved køreplansskiftet 15. december 2024. Dermed vil det få en mindre effekt i 2024 og helårseffekt f.o.m. 2025. Undtagelsen her, er dog forslaget om linje 13 og 131, som tænkes idriftsat tillige med Nyt Ringet (december 2025).

Nedenfor gennemgås de ovenfor punktopstillede forslag til justeringer ifm. bustilpasningen til Sydhavnsmetroen, med udgangspunkt i det i principbesluttede scenarie fra bustilpasning til Sydhavnsmetroen. Det vil sige ændringer præsenteret i de listede forslag er bygget ovenpå det principbesluttede scenarie, og konsekvenser af forslagene præsenteres som ændringer ift. det principbesluttede scenarie. Passagerændringer som følge af forslagene, bygger på Movias vurderinger.

Linje 7A

Tilretningsforlag til bustilpasningen til Sydhavnsmetroen

Der er udpeget og udarbejdet to forslag til tilretninger på den afkortede linje 7A som ifm. bustilpasningen til hhv. Sydhavnsmetroen og Letbanen i Ring 3 er planlagt til at køre mellem Rødovre Nord St. og Hovedbanegården.

Tilretningsforlag 1: Lavere myldretids- og dagsfrekvens

Tilretningsforlag 1 går på at reducere dagsfrekvensen på linjens centrale strækning med en enkelt afgang i timen, så der køres med 8 afgang i timen i stedet for de nuværende 9 afgang i timen. Den lidt højere, nuværende frekvens skyldes i høj grad de store passagermængder mellem Hovedbanegården og Sydhavnen, som antages overflyttet til metro med Sydhavnsmetroens åbning. 8 afgang i timen på den centrale strækning af den afkortede linje 7A vurderes til at være en bedre afstemning af udbuddet ift. efterspørgslen. Derudover giver det en lettere forståelig frekvens på yderstrækningen mellem Rødovre Centrum og Rødovre Nord St (4 afgang i timen = kvartersdrift).

Frekvenser

Afgang per time (myldretid/dagtimer/aften/nat):

Hovedbanegården-Rødovre Centrum: 9/9/6/2 -> 8/8/6/2

Rødovre Centrum-Rødovre Nord St.: 4½/4½/3/0 -> 4/4/3/0

Konsekvenser for drift, passagerer og tilskudsbehov

København: -625 timer/år Frederiksberg: -1.075 timer/år Rødovre: -1.125 timer/år Samlet: -2.825 timer/år -1 bus	-31.000 påstigere/år København: -0,5 mio. kr. Frederiksberg: -0,7 mio. kr. Rødovre: -0,7 mio. kr.
--	---

Kontraktuelle forhold

Linje 7A skal ifm. tilpasning til Sydhavnsmetroen opsplittes, så den nuværende linje 7A betjenes af linje 7A og en ny linje 17, der placeres i den nuværende linje 7A kontrakt. Forslaget vurderes at kunne gennemføres inden for kontraktens rammer, men da der er tale om emissionsfri kontrakt, skal der betales kompensation for den bus kontrakten reduceres med.

Reduktion på yderligere en bus vil medføre kompensation på ca. 2. mio. kr., som skal lægges til den

allerede beregnede operatørkompensation for den principbeslutede bustilpasning til Sydhavnsmetroen, medmindre der kan findes anden anvendelse til bussen.

Kompensationsbetalingen fordeles mellem linjens ejere ud fra den nuværende timefordeling på linjen, hvilket giver følgende for den ekstra sparede bus forslaget vil medføre: **Københavns Kommune: 1,2 mio. kr.**, Frederiksberg Kommune: 0,5 mio. kr., Rødovre Kommune: 0,3 mio. kr.

Indvirkning i Københavns Kommune

Udover den økonomiske påvirkning, og et lidt lavere passagertal på linjen, ser Movia ingen nævneværdige ulemper for Københavns Kommune ved forslaget, i og med det vurderes at give en bedre afstemning af udbuddet ift. efterspørgslen. Det er derfor Movias anbefaling at inkludere dette forslag i den generelle tilpasning til Sydhavnsmetroen.

Tilretningsforslag 1+2: Lavere myldretids- og dagsfrekvens (som Forslag 1) + vending af de korte ture ved Damhustorvet i stedet for Rødovre Centrum

Forslag 1+2 har Forslag 1 som forudsætning, hvorfor præmis og effekt af Forslag 1 indgår i Forslag 1+2. Til Forslag 1 lægges således Forslag 2 som går på at vende de korte afgangene ved Damhustorvet i stedet for Rødovre Centrum. Det betyder, at de afkortede afgangene ikke længere vil køre i Rødovre Kommune.

Frekvenser

Afgangene per time (myldretid/dagtimer/aften/nat):

Hovedbanegården-Damhustorvet: 8/8/6/2

Damhustorvet-Rødovre Nord St.: 4/4/3/0

Konsekvenser for drift, passagerer og tilskudsbehov

København: -625 timer/år	-140.000 påstigere/år
Frederiksberg: -1.075 timer/år	
Rødovre: -6.825 timer/år	København: -0,8 mio. kr.
Samlet: -8.525 timer/år	Frederiksberg: -1,1 mio. kr.
-2 busser	Rødovre: -2,9 mio. kr.

Tilretningsforslag 1+2 giver en væsentlig højere besparelse for Rødovre Kommune end tilretningsforslag 1 alene. Men modsat tilretningsforslag 1, vil tilretningsforslag 1+2 også være den mest indgribende reduktion i busbetjeningen og dermed i serviceniveauet for Rødovre Kommunes borgere.

Kontraktuelle forhold

Linje 7A skal ifm. tilpasning til Sydhavnsmetroen opsplittes, så den nuværende linje 7A betjenes af linje 7A og en ny linje 17, der placeres i den nuværende linje 7A kontrakt. Det er endnu uklart om forslaget kan gennemføres inden for kontraktens rammer – det skal der i så fald følges op på. Derudover er der tale om emissionsfri kontrakt skal der betales kompensation for de busser kontrakten reduceres med.

Reduktion på yderligere to busser vil medføre kompensation på ca. 4 mio. kr. som skal lægges til den allerede beregnede operatørkompensation for den principbeslutede bustilpasning til Sydhavnsmetroen, medmindre der kan findes anden anvendelse til bussen.

Kompensationsbetalingen fordeles mellem linjens ejere ud fra den nuværende timefordeling på linjen, hvilket giver følgende for de to ekstra sparede busser forslaget vil medføre: **Københavns Kommune: 2,5 mio. kr.**, Frederiksberg Kommune: 1,0 mio. kr., Rødovre Kommune: 0,6 mio. kr.

Indvirkning i Københavns Kommune

Udover den økonomiske effekt, som også påvirkes af et noget lavere passagertal, vil det medføre forringet betjening, hvor nuværende rejsemønstre bl.a. mellem Rødovre og København vil påvirkes. Det vil først og fremmest slå igennem i Rødovre Kommune, men vil også have en afsmittende negativ effekt på den samlede linje og dermed også i Københavns Kommune.

Nyt Ringnet

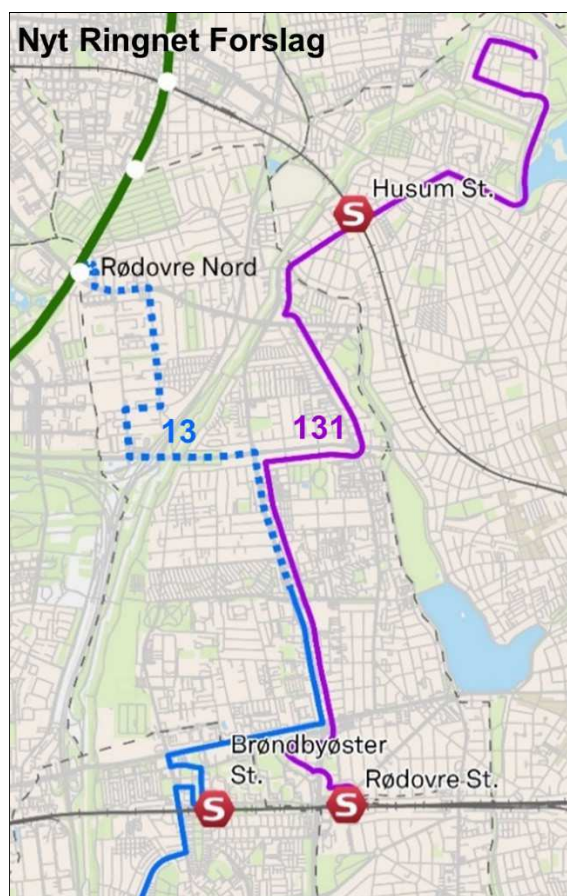
Forslag: Linje 13 føres ikke til Rødovre Nord St. og linje 131 etableres ikke

I Nyt Ringnet er busnettet skitseret ud fra et ønske om at fastholde nuværende økonomi. Ved at effektivisere det foreslåede busnet er det dog muligt at finde besparelser. Konkret foreslås det, at linje 13 føres til Tingbjerg i stedet for Rødovre Nord St., og at linje 13 overtager betjeningen mellem Kærene i den sydlige ende af Rødovre og Tingbjerg fra den ny linje 131, som dermed bliver overflødig.

Linje 13 har tre afgang pr. time i myldretiden og to afgang pr. time i dagtimerne og en afgang pr. time om aftenen, mens linje 131 har to afgang pr. time dag og myldretid og en afgang pr. time om aftenen.

Tilpasningen vil betyde, at Bjerringbrovej mister sin busbetjening, mens Jyllingevej i fremtiden alene vil være betjent med linje 142. Linje 13 foreslås omlagt gennem Kærene hvilket betyder, at Roskildevej mellem Korsdalsvej og Tårnvej mister sin busbetjening. Omlægningen kræver at der etableres en bus-sluse ved Vestbadet, ligesom Brøndby Kommune skal inddrages.

Nord for Rødovre Centrum vil der i myldretiden blive en afgang mere pr. time i myldretiderne end i dag, her vil man gå fra to til tre afgang pr. time.



Oprindeligt Nyt Ringnet forslag hvor linje 131 kører til Tingbjerg



Justeret Nyt Ringnet forslag hvor linje 13 kører til Tingbjerg

Forslag

Alle ture forlænges til Tingbjerg

Med tre afgang til Tingbjerg vil forslaget medføre en merudgift til Københavns Kommune, som derfor også skal behandle forslaget.

Frekvenser

Afgang pr. time (myldretid/dagtimer/aften/nat):

Vallensbæk - Rødovre Centrum: 3/2/1/0
Rødovre Centrum - Tingbjerg: 3/2/1/0

Konsekvenser for drift, passagerer og tilskudsbehov

Overflødiggørelse af ny linje 131

København: -5.150 timer/år Rødovre: -7.500 timer/år Samlet: -12.650 timer/år -3 busser	-525.000 påstigere/år København: -2,5 mio. kr. Rødovre: -3,1 mio. kr.
--	--

Linje 13 – Alle ture forlænget til Tingbjerg

København: +6.400 timer/år Rødovre: +1.500 timer/år Samlet: +7.900 timer/år +2 busser	+600.000 påstigere/år København: +2,6 mio. kr. Rødovre: +0,5 mio. kr.
---	--

Samlet

København: +1.250 timer/år Rødovre: -6.000 timer/år Samlet: -4.750 timer/år -1 busser	+75.000 påstigere/år København: +0,1 mio. kr. Rødovre: -2,6 mio. kr.
---	---

Kontraktuelle forhold

For linje 131 og 13 ses der ifm. Nyt Ringnet på det samlede net ved den fælles bestilling. De kontraktuelle effekter vil først kunne fastlægges når alle kommuner har afgivet deres bestilling i april 2024.

Indvirkning i Københavns Kommune

Movias vurdering af forslaget betydning for Københavns Kommune er, at forstærkningen i myldretidene giver god mening. Den styrker forbindelsen mellem Tingbjerg og Husum Torv (og de mange andre buslinjer dér) samt mellem Tingbjerg og S-togsnettet ved Husum Station. Den nuværende linje 132, som betjener strækningen, er især om morgenen flittigt benyttet af skolebørn og andre fra Tingbjerg-området, der søger forbindelse til andre kollektive transportmidler.

Samtidig giver linje 132 forbindelse fra Tingbjerg til indkøbsmuligheder i såvel Husum som til indkøbscenteret Rødovre Centrum, som linjen passerer senere på ruten.

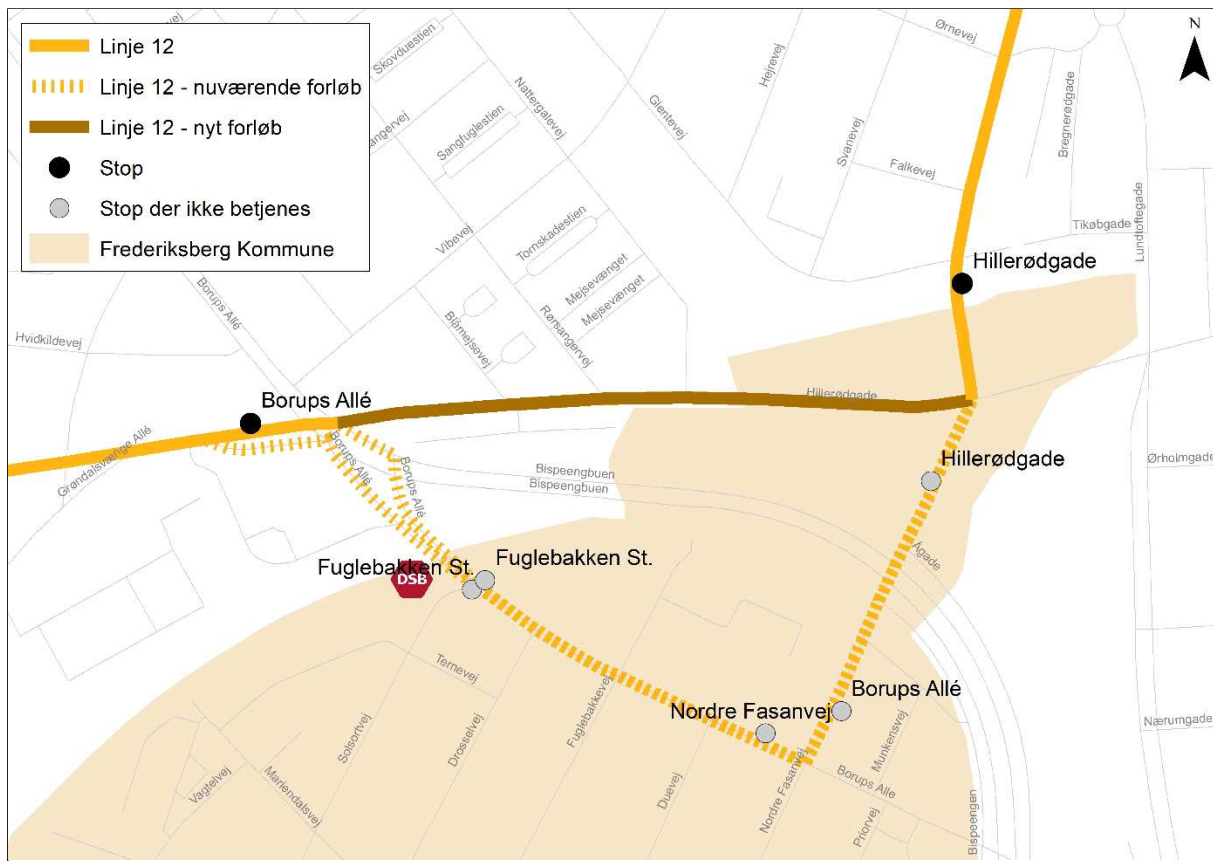
Linje 12

Forslag: ruteføring "udenom" Frederiksberg Kommune

Forslaget går på at lade linje 12 køre "udenom" Frederiksberg Kommune, i en ruteføring ad Hillerødgade i stedet for Borups Allé/Nordre Fasanvej. Linjen vil stadig køre et kort stykke i Frederiksberg Kommune, men eftersom der ikke længere standses i kommunen, vil der ikke påregnes nogen driftsomkostning for Frederiksberg.

Forslaget betyder, at linjen ikke længere vil betjene Fuglebakken St. såvel som stoppene Nordre Fasanvej og Borups Allé. Derudover vil stoppet Hillerødgade på Nordre Fasanvej i sydgående retning heller ikke betjenes, mens partnerstoppet i nordgående retning, der ligger i Københavns Kommune, fortsat betjenes. Stoppene har mellem 15 og 55 på- eller afstigere på en gennemsnitlig hverdag med linje 12.

Stoppstederne Borups Allé og Hillerødgade i henholdsvis nordgående og sydgående retning på Nordre Fasanvej, vil fortsat blive betjent af linje 4A. Stoppstederne ved Fuglebakken St. og Nordre Fasanvej-stoppet på Borups Allé, vil fortsat blive betjent af linje 68.



Kortet viser forslag til en ruteføring for linje 12 uden stop i Frederiksberg Kommune

Konsekvenser for drift, passagerer og tilskudsbehov

København: +1.832 timer/år Frederiksberg: -3.367 timer/år Rødovre: -15 timer/år Samlet: -1.550 timer/år -1 bus	-35.000 påstigere/år København: +0,8 mio. kr. Frederiksberg: -1,8 mio. kr. Rødovre: -0,04 kr.
---	---

Kontraktuelle forhold

Linje 12 ligger i en A18 kontrakt, som netop er blevet udvidet betydeligt. Forslaget reducerer timetallet med en relativ lille andel af kontraktens samlede driftsomfang, og vurderes derfor at kunne gennemføres inden for kontraktens rammer. Men da der er tale om emissionsfri kontrakt, skal der betales kompensation for den buskontrakten reduceres med.

Reduktion med en enkelt bus vil medføre kompensation på ca. 2 mio. kr., medmindre der kan findes anden anvendelse til bussen.

Kompensationsbetalingen fordeles mellem linjens ejere ud fra den nuværende timefordeling for linjen, hvilket giver følgende: **Københavns Kommune: 1,6 mio. kr.**, Frederiksberg Kommune: 0,2 mio. kr., Rødovre Kommune: 0,2 mio. kr.

Bemærk at linje 12 er også en del af Nyt Ringnet og i tilkøbsscenarioet arbejdes med en udvidelse på en enkelt bus. Det skal i givet fald koordineres.

Indvirkning i Københavns Kommune

Forslaget betyder at borgere i dette område af Københavns Kommune får dårligere adgang til S-banens linje F ved Fuglebakken St. Det bør undersøges, om der kan etableres et nyt stoppested på Hillerødgade umiddelbart øst for Borups Allé, hvorfra der vil være kort gangafstand til Fuglebakken Station. Som det fremgår af ovenstående kort, findes allerede et stoppested i modsat retning vest for Borups Allé.

Det er dog stadigvæk muligt at opnå forbindelse til linje F ved Nørrebro St. Stoppet Hillerødgade i sydgående retning vil forsvinde og kun opretholdes i nordgående retning.

En større andel af linjens omkostninger vil tilfalde Københavns Kommune, samtidig med at indtægterne på linjen vil falde en smule. Linjen forbliver dog tværkommunal, da den også kører i Rødovre Kommune. Derudover vil den sparede bus medføre en operatørkompensation, medmindre der kan findes anden anvendelse til denne bus. Operatørkompensationen skal fortrinsvis afholdes af Københavns Kommune, eftersom hovedparten af linjens drift udføres her.

Linje 18

Forslag: reduktion til 3 afgang per time mellem myldretider

Linje 18 var i Nyt Bynet (tilpasningen af busnettet til Metro Cityringen) planlagt til at have 3 afgang per time mellem myldretiderne nord for Valby St. I en senere justering blev frekvensen forhøjet til 4 afgang per time efter ønske fra Frederiksberg Kommune for at forbedre betjeningen for kunderne. Denne justering er i parentes bemærket bibeholdt i den afkortede linje 18, som er besluttet i tilpasningen til Sydhavnsmetroen.

De oprindelige 3 afgang per time gav ikke anledning til kapacitetsudfordringer, og er derfor udelukkende et spørgsmål om serviceniveau. Forslaget går derfor på at vende tilbage til den frekvens linjen havde nord for Valby St. lige efter idriftsættelsen af Nyt Bynet.

Bemærk at linjen med tilpasningen til Sydhavnsmetroens afkortes og kun er planlagt til at køre mellem Emdrup Torv og Valby St. Således vil frekvensreduktionen mellem myldretider gælde for hele linjen.

Emdrup Torv-Valby St.: 4 afg./time -> 3 afg./time i tidsrummet ca. 9-13.

Konsekvenser for drift, passagerer og tilskudsbehov

København: -1.375 timer/år Frederiksberg: -700 timer/år Samlet: -2.075 timer/år Busantal uændret	-22.000 påstigere/år København: -0,6 mio. kr. Frederiksberg: -0,3 mio. kr.
--	---

Kontraktuelle forhold

Linje 18 skal ifm. tilpasning til Sydhavnsmetroen opsplittes, så den nuværende linje 18 betjenes af linje 18 og en ny linje 8A, der placeres i den nuværende linje 18 kontrakt. Forslaget medfører en relativ lille driftsændring set ift. kontraktens samlede driftsomfang, og der reduceres ikke i antal af busser. Det vurderes derfor at forslaget kan gennemføres inden for kontraktens rammer, og der vil ikke være behov for operatørkompensation i henhold til den nye kontrakt.

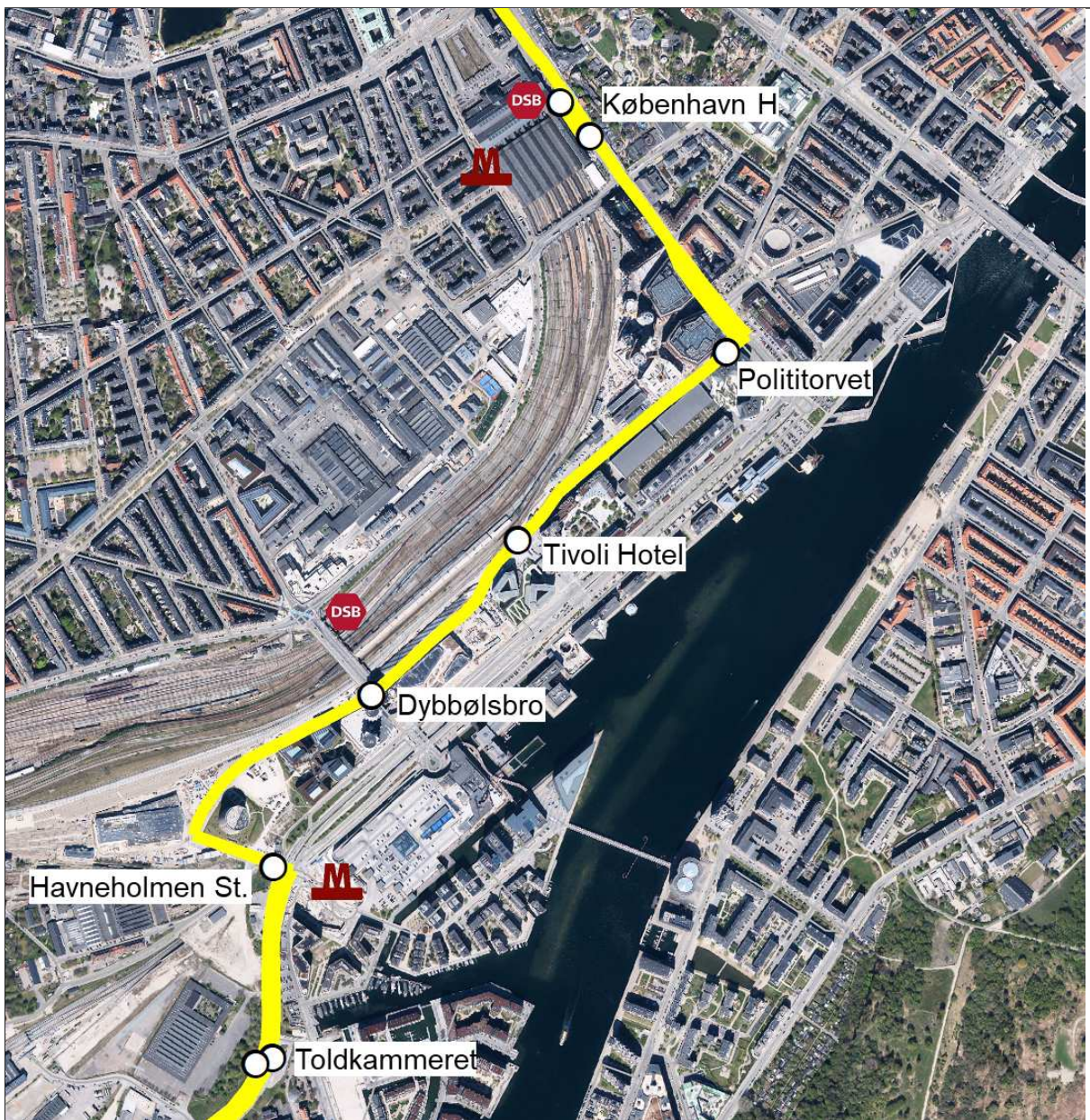
Indvirkning i Københavns Kommune

Forslaget vil betyde, at linje 18 bliver mindre attraktiv mellem myldretider. 20 minutters drift er ikke særlig attraktivt i centralkommunerne, hvor der normalt tilbydes noget højere afgangsfrekvenser i samme tidsrum. Det har imidlertid været et bevidst valg i Nyt Bynet, da linjen til dels konkurrerer med Cityringen om de samme kunder. Borgere i Københavns Kommune vil blive mindst lige så påvirkede som borgere i Frederiksberg Kommune.

Linje 17

Ruteføring ad Carsten Niebuhrs Gade i stedet for Kalvebod Brygge

I bustilpasningen til Sydhavnsmetroen, foreslås det at den nye linje 17, som skal køre mellem Vesterport St. og København Syd, på sigt føres ad Carsten Niebuhrs Gade i stedet for den oprindelige foreslåede ruteføring ad Kalvebod Brygge.



Kortet viser forslag til en ruteføring ad Carsten Niebuhrs Gade for linje 17

Forslaget betyder at linje 17 vil kunne nærbetjene de aktiviteter som findes, og fremkommer, langs Carsten Niebuhrs Gade, herunder Tivoli Hotel, den nye busterminal, Ikea, Kaktustårnene og styrelsernes hovedkontor i nummer 43. Samtidig opnås der forbindelse til den nye metrostation på Havneholmen. Det vil dog også betyde at forbindelsen til Fisketorvet bliver lidt længere, men shoppingcenteret vil dog opnå god betjening med den nye metrostation.

Forslaget vil også betyde, at den ofte trængselsplagede kørsel på Kalvebod Brygge undgås, og det vurderes umiddelbart at køretiden med en ruteføring ad Carsten Niebuhrs Gade vil være den samme som med en ruteføring langs Kalvebod Brygge, selvom der betjenes flere stop via Carsten Niebuhrs Gade.

Københavns Kommune er pt. ved at undersøge de fysiske muligheder for buskørsel i Carsten Niebuhrs Gade.

Busøkonomien for linje 17 fremgår af tilpasning til Sydhavnsmetroen (se notatet *Bustilpasning til Sydhavnsmetroen – Økonomisk notat*). Der er ikke regnet eksplicit økonomi for en ruteføring ad Carsten Niebuhrs Gade, men driftsomkostningerne vurderes nogenlunde identiske med en ruteføring ad Kalve-

bod Brygge. Dertil kommer muligheden for at betjene flere passagerer i Carsten Niebuhrs Gade. Alt i alt forventes derfor en lidt bedre busøkonomi ved at køre ad Carsten Niebuhrs Gade end ad Kalvebod Brygge.

Opsummering

I tabellen herunder opsummeres forslagernes konsekvenser for Københavns Kommune ift. drift, passagerer og tilskudsbehov, samt operatørkompensation, som de er blevet præsenteret i dette notat.

Ændring ift. principbesluttet scenarie:	Timer Københavns Kommune	Busser Linjen samlet	Påstigere Linjen samlet	Tilskudsbehov Københavns Kommune	Operatørkomp. Københavns Kommune
Linje 7A Lavere myldretids- og dagsfrekvens	-625	-1	-31.000	-0,5 mio. kr.	+1,2 mio. kr.
Linje 7A Lavere myldretids- og dagsfrekvens + vending af de korte ture ved Damhustorvet	-625	-2	-140.000	-0,8 mio. kr.	+2,5 mio. kr.
Linje 13/131 Overflødigsgørelse af linje 131	-5.150	-3	-525.000	-2,5 mio. kr.	Ikke afklaret
Linje 13 – Alle ture forlænget til Tingbjerg	+6.400	+2	+600.000	+2,6 mio. kr.	Ikke afklaret
Samlet	+1.250	-1	+75.000	+0,1 mio. kr.	Ikke afklaret
Linje 12 Ruteføring "udenom" kommunen	+1.832	-1	-35.000	+0,8 mio. kr.	+1,6 mio. kr.
Linje 18 Reduktion til 3 afgang per time ml. myldretider	-1.375	Uændret	-22.000	-0,6 mio. kr.	Ingen
Linje 17 Ruteføring ad Carsten Niebuhrs Gade	Uændret	Uændret	Formentlig flere	Formentlig lavere	Ingen