

Til:
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune
Hvidovre Kommune

Dokumentnummer: 1715530

Dato: 13. december 2023

Sagsbehandler: JOA

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Vurdering af busløsning ved København Syd St.

Tilretningsforslag til principbesluttet løsning

Københavns Kommune har i august 2023 principbesluttet en løsning til busbetjening af København Syd St. (indtil 10. december 2023 benævnt Ny Ellebjerg St.) bl.a. med fokus på at stationen bliver et endnu større trafikalt knudepunkt når Sydhavnsmetroen åbner i 2024. Løsningen er foreslået af Københavns Kommune, og udarbejdet og vurderet af Movia. Den indebærer at linje 1A skal betjene stationen ved den nuværende nordlige vendesløjfe på Carl Jacobsens Vej, ved frem- og tilbagekørsel fra Gammel Køge Landevej.

For vurdering af den principbesluttede løsning henvises til notatet: *Vurdering af busløsning ved Ny Ellebjerg St. - opdateret økonomiberegning af principbesluttet løsning* fra 20. november 2023

Siden udarbejdelsen af busløsningen til Københavns Syd St. er der fremkommet et tilretningsforslag til den principbesluttede løsning, som kan være et muligt alternativ. Tilretningsforslaget indebærer, at linje 1A videreføres fra Københavns Syd St. ad Carl Jacobsens Vej og Sjælør Boulevard i stedet for frem- og tilbagekørslen mellem Gammel Køge Landevej og Københavns Syd St. ad Carl Jacobsens Vej.

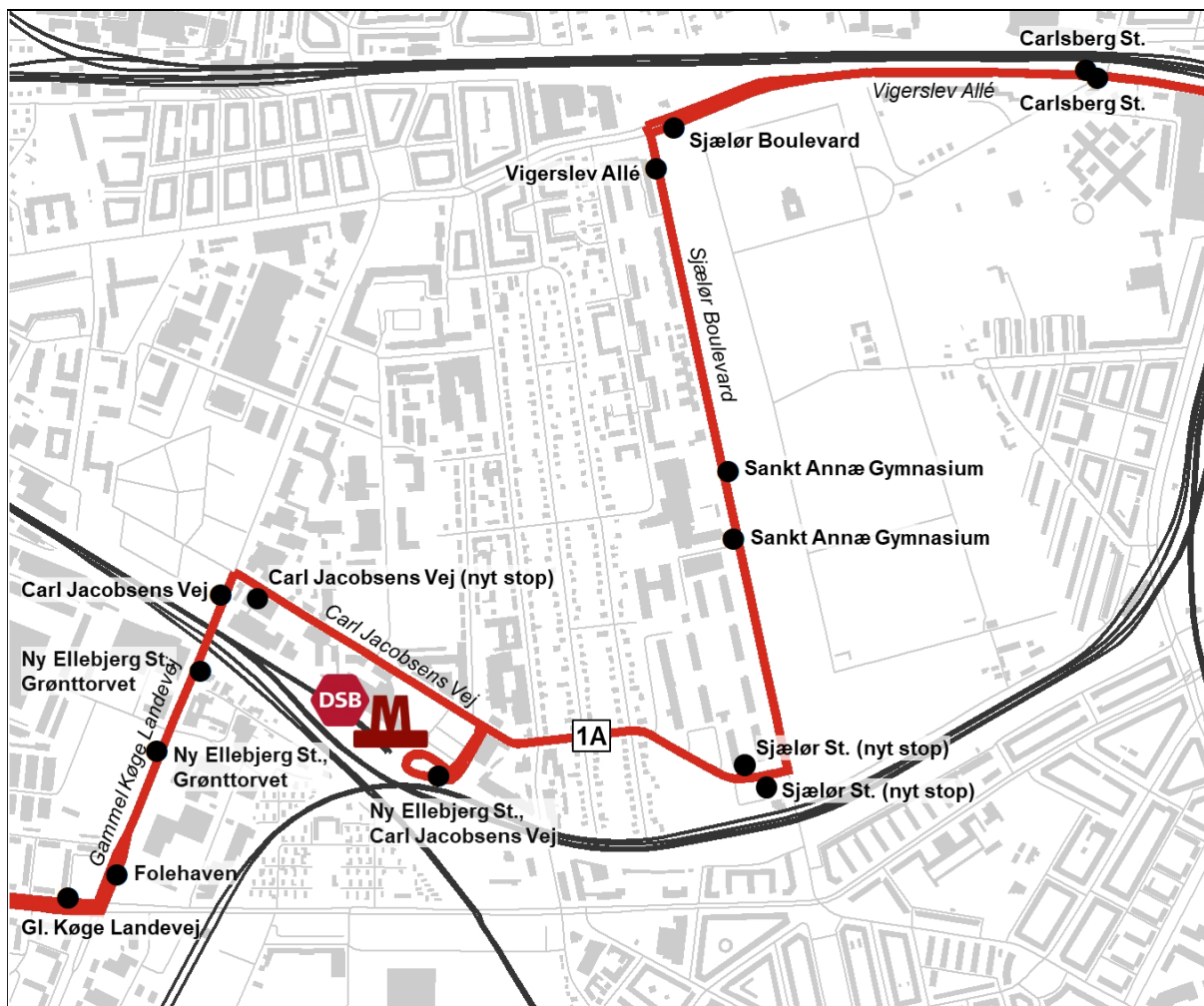
Københavns Kommune har i overensstemmelse med linje 1A's øvrige ejere, Frederiksberg og Hvidovre kommuner besluttet, at tilretningsforslaget til den principbesluttede løsning skal undersøges og vurderes. Således at der kan tages en kvalificeret beslutning om linje 1A's fremtidige betjening af Københavns Syd St. frem mod forårets ekstraordinære trafikbestilling, som også indbefatter bestilling af bustilpasning til Sydhavnsmetroen.

Tilretningsforslaget gennemgås og vurderes derfor i dette notat, med fokus på konsekvenser for drift, passagerer og økonomi, samt kontraktuelle forhold. Derudover foretages en kvalitativ vurdering af fordele og ulemper, og sammenligning med den principbesluttede løsning. Sidst i notatet kan ses en opsummering af resultater for både den principbesluttede løsning og tilretningsforslaget.

Hvis den endelige beslutning om busløsningen ved Københavns Syd St. tages blandt linje 1A's ejerkreds, så det kan udmøntes i en trafikbestilling ved den ekstraordinære trafikbestilling (afgives senest 30. april 2024), forventes ændringerne, med visse forbehold, at kunne træde i kraft ved køreplansskiftet 15. december 2024. Dermed vil det få en mindre effekt i 2024 (ca. 1/24) og helårseffekt f.o.m. 2025.

Tilretningsforslag til den principbeslutede løsning

Tilretningen tager udgangspunkt i den principbeslutede løsning, hvor linje 1A betjener Københavns Syd St. via Carl Jacobsens Vej. Men i stedet for at køre frem og tilbage på den vestlige del af Carl Jacobsens Vej mellem Gammel Køge Landevej og Københavns Syd St., kører linjen videre fra Københavns Syd St. ad den østlige del af Carl Jacobsens Vej og Sjælør Boulevard, for at finde tilbage til sit nuværende forløb på Vigerslev Allé mod Carlsberg St.



Tilretningsforslag til den principbeslutede løsning – linje 1A betjener Københavns Syd St. ved at køre ad Carl Jacobsens Vej og videre ad Sjælør Boulevard

Formål

Tilretningsforslaget har, ligesom den principbeslutede løsning, til formål at opnå en meget tæt busbetjening af Københavns Syd St., hvor der opnås en decideret terminaleffekt, med meget korte skifteafstande mellem bus og metro/tog. Derudover er formålet at skabe en lettere rejse for gennemkørende passagerer uden ærinde ved Københavns Syd St., ved at undgå frem- og tilbagekørsel mellem Gammel Køge Landevej og Københavns Syd St. som vurderes at være til stor gene for netop de gennemkørende passagerer.

Stoppestedsforudsætninger

Ligesom i den principbeslutede løsning, anlægges et nyt stop på Carl Jacobsens Vej ("Carl Jacobsens Vej, nyt stop") lige efter krydset med Gammel Køge Landevej, som linje 1A vil betjene i østgående retning. Dermed opretholdes mulighed for stop ved krydset i begge retninger. Det kan i den forbindelse overvejes om det nuværende stoppested "Ny Ellebjerg St., Grønttorvet" i nordgående retning, kan flyttes lidt længere sydpå ad Gammel Køge Landevej, så det kommer tættere på partnerstoppet i modsat retning, og afstande mellem stop bliver bedre fordelt.

Ligeledes som i den principbeslutede løsning, tages vendesløjfen på Carl Jacobsens Vej ("Ny Ellebjerg St., Carl Jacobsens Vej") i brug som stationsterminal for linje 1A. Dette sikrer den tætte forbindelse til stationen og gode skiftemuligheder mellem bus og metro/tog.

Derudover anlægges to nye stop ved Sjælør St. (et til hver retning), på den østligste del af Carl Jacobsens Vej "Sjælør St. (nyt stop)" til betjening af stationen samt boligområderne nord for stationen. De eksisterende stoppesteder på den østlige del af Carl Jacobsens Vej, "HF Stien" og "Trekronergade" betjenes ikke med linje 1A. Disse stop ligger meget tæt, og fokus er primært på at få A-bussen hurtigt frem. De nævnte eksisterende stop vil blive betjent af den nye linje 17, som er principbesluttet ifm. bustilpasning til Sydhavnsmetroen.

På Sjælør Boulevard betjenes stoppene "Sankt Annæ Gymnasium" og "Vigerslev Allé" (sydgående retning), mens stoppet "Sjælør Boulevard" på Vigerslev Allé betjenes i østgående retning. Stoppet "Sjælør Boulevard 167" på Sjælør Boulevard betjenes ikke med linje 1A, men fortsat med linje 8A (ligeledes principbesluttet ifm. bustilpasning til Sydhavnsmetroen) i nordgående retning. Carlsberg St. på Vigerslev Allé betjenes fortsat som i nuværende situation. Sjælør Boulevard vurderes generelt egnet til betjening med to A-buslinjer.

Tilretningsforslagets ruteføring medfører, at stoppene "Kirsten Walthers Vej" på Gammel Køge Landevej og "Toftgårds Plads" på hhv. Gammel Køge Landevej og Vigerslev Allé ikke længere betjenes med linje 1A. Førstnævnte betjenes dog fortsat med linje 4A med forbindelse til Valby St., mens sidstnævnte fortsat betjenes med hhv. linje 4A og linje 11 og 8A.

Fordele og ulemper

Løsningen vil give busbetjening af Københavns Syd St. med korte og overskuelige skift til både stationens concourse-niveau, såvel som til Sydhavnsmetroen. Skifteafstande mellem bus og tog vil være under de 50 meter, som vurderes at være det mest optimale for at understøtte, at flest mulige kunder vil finde skiftet mellem bus og tog/metro attraktivt.

Løsningen medfører en længere ruteføring og køretid, og dermed højere driftsomkostninger for linje 1A ift. den nuværende situation, men dog i lidt mindre grad end for den principbeslutede løsning.

Frem- og tilbagekørslen mellem Gammel Køge Landevej og Københavns Syd St., som i den principbeslutede løsning, undgås. Det vil være en fordel for gennemkørende passagerer uden ærinde ved Københavns Syd St., og linjen vil være 1-2 minutter hurtigere mellem Hvidovre og Frederiksberg, Rigshospitalet mm. end i den principbeslutede løsning.

Den i COMPASS-modellen observerede effekt af den principbeslutede løsning, hvor gennemkørende passagerer skifter til afgang for ved Carl Jacobsens Vej for at undgå frem- og tilbagekørslen til vendesløjfen v. Københavns Syd St., vil ikke længere være aktuel.

Linjeføringen i tilretningsforslaget vil medføre den ulempe, at de to stoppesteder ved henholdsvis Kirsten Walthers Vej og Toftgårds Plads ikke længere vil være betjent af linje 1A. Linje 1A har i nuværende situation omkring 350 daglige påstigere ved Kirsten Walthers Vej, og ca. 600 daglige påstigere ved Toftgårds Plads. Begge stoppesteder vil dog fortsat blive betjent med andre A-busser – primært linje 4A - hvorfor nogle af de nuværende passagerer på linje 1A ved disse stop, vil skulle skifte til en af de andre buslinjer eller gå det sidste stykke fra stoppestederne v. Carl Jacobsens Vej.

Ift. den principbeslutede løsning, vil kørsel i krydset mellem Carl Jacobsens Vej og Gammel Køge Landevej, som vurderes at være en flaskehals, halveres. Der har været observationer af trængsel på Carl Jacobsens Vej op mod krydset i myldretider, som vil få en ikke fuldstændig klarlagt indflydelse på bussernes køretid.

Generelle fordele for både principbesluttet løsning og tilretningsforslag:

+ Vendesløjfe ved Københavns Syd St. eksisterer allerede

- + Tæt busforbindelse til både concourse-niveau og Sydhavsmetro – opnåelse af terminaleffekt
- + Visuel oversigt i skiftet mellem bus og metro/tog er god, og wayfinding ikke nødvendig

Fordele for tilretningsforslag ift. principbesluttet løsning:

- + Gennemkørende buspassagerer (uden stop ved Københavns Syd St.) prioriteres
- + Lidt hurtigere forbindelse (1-2 min.) mellem Hvidovre og Frederiksberg, Rigshospitalet mm.
- + Frem- og tilbagekørslen mellem Gammel Køge Landevej og Københavns Syd St. undgås
- + Dobbeltpåstigning for gennemkørende passagerer ved Carl Jacobsens Vej stoppene undgås
- + Mindre kørsel i flaskehalskrydset mellem Gammel Køge Landevej og Carl Jacobsens Vej

Generelle ulemper for både principbesluttet løsning og tilretningsforslag:

- + Længere ruteføring, forøget køretid og øgede driftsomkostninger
- + Etablering af nyt stop på Carl Jacobsens Vej
- + Trafikmæssige udfordringer (trængsel) på Carl Jacobsens Vej kan forsinke busserne

Ulemper for tilretningsforslag ift. principbesluttet løsning:

- + Etablering af nye stop ved Sjælør St.
- + Ingen betjening af stoppene Kirsten Walthers Vej og Toftegårds Plads med linje 1A

Nøgletal

Selvom linje 4A ikke ændres i hverken den principbeslutede løsning eller tilretningsforslaget, har den være en del af løsningsrummet i tidligere faser af projektet. Derudover betjener linje 1A og 4A begge Gammel Køge Landevej. En fællesbetjening der påvirker fordeling af passagerer mellem linjerne og gør en klar adskillelse i vurderingen vanskelig. Linje 4A har derfor hele tiden været at betragte som en projektlinje, og medtages derfor også i denne undersøgelse.

Drifts- og passagermæssige ændringer ift. Budget 2024, 1. behandling/Basis:

Linje 1A	Linje 4A
Ændring i køretid: +6/7 min.	Ændring i køretid: 0
Ændring i driftsbusser: +2	Ændring i driftsbusser: 0
Ændring i driftstimer: +12.015	Ændring i driftstimer: 0
Ændring i passagerer: -137.500 (-2,0%)	Ændring i passagerer: 630.000 (8,5%)
Ændring i skift per hverdag	Ændring i skift per hverdag
til/fra tog ved Københavns Syd St.: 588 (53%)	til/fra tog ved Københavns Syd St.: 131 (22%)

Det ses at linje 1A taber passagerer i tilretningsforslaget, hvilket ikke var tilfældet i den principbeslutede løsning. De primære forklaringer er, at der ikke længere er dobbeltpåstigning på linjen, som følge af gennemkørende passagerer skifter til afgangene før for at undgå frem- og tilbagekørslen. Samt at der mistes passagerer på linjen ved Kirsten Walthers Vej og Toftegårds Plads stoppene. Det anslås at ovenstående samlet set fører til et passagertab på ca. 450.000 passagerer årligt ift. den principbeslutede løsning. Linje 4A oplever derimod en relativ stor stigning i passagertallet, hvilket bl.a. kan forklares med at linjen overtager passagerer fra linje 1A ved de to ovennævnte stop.

Skiftemængder mellem bus og tog ved Københavns Syd St. stiger for begge linjer – i lidt mindre grad for linje 1A og i lidt højere grad for linje 4A set ift. den principbeslutede løsning.

Passager- og skiftemængder er fremkommet via rutevalgsberegninger i COMPASS-modellen. Bemærk at der i tidligere notater er gjort rede for forbehold ift. COMPASS-modellens evne til at beskrive og fordele passagerer på buslinjeniveau, særligt når linjerne deler strækning. Der må derfor regnes med en vis usikkerhed hvad angår skifte- og passagermængders niveau og fordeling på de to A-buslinjer.

Busøkonomi

På baggrund af ovenstående nøgletal, er der beregnet busøkonomi for de to projektlinjer. Busøkonomien kan ses i nedenstående tabel, opgivet som ændring i tilskudsbehov ift. Budget 2024, 1. behandling:

<i>Busøkonomi i mio. kr.</i>	Linje 1A	Linje 4A	I alt
København	7,0	-2,3	4,8
Frederiksberg	0,6	-1,1	-0,5
Hvidovre	0,8	-0,4	0,4
Gentofte	0,3	-0,1	0,2
Gladsaxe		-0,6	-0,6
Andre	0,9	-0,5	0,5
Total	9,7	-5,0	4,8

Linje 1A bliver dyrere end i den principbeslutede løsning. Her skal der dog huskes på, at linje 1A's busøkonomi i den principbeslutede løsning blev boostet af en dobbeltpåstigning som ikke er aktuell i tilretningsforslaget. Dobbelpåstigning tæller dobbelt i indtægterne, når der regnes med Movias finansieringsmodel, som er baseret på netop påstigere. Rigtigheden i dette kan diskuteres eftersom der ikke er tale om dobbelt billetindtægt ved en dobbeltpåstigning på samme linje. Fratrækkes denne effekt, anslås linje 1A samlet at blive omkring en million kroner dyrere årligt. I det tilfælde er tilskudsbehovet for linje 1A i tilretningsforslaget kun marginalt højere end i den principbeslutede løsning

Det ses derudover at linje 4A bliver billigere og opnår et væsentlig lavere tilskudsbehov end i den principbeslutede løsning. Det skyldes de højere passagermængder linjen opnår i tilretningsforslaget. Det der spares på linje 4A, kan således bidrage til at finansiere omkostningerne ved tilretningsforslaget på linje 1A.

Samlet set, hvilket det anbefales at holde fokus på jævnfør ovenstående forbehold om COMPASS-modellen, vil tilretningsforslaget koste små 5 mio. kr. om året, hvilket er ca. 4 mio. kr. lavere end i den principbeslutede løsning.

Kontraktuelle forhold

Løsningen betyder 12.015 ekstra driftstimer for linje 1A der vurderes at ligge indenfor kontraktens udviklingsmuligheder. Derudover medfører løsningen to ekstra busser på linje 1A, altså en bus mindre end i den principbeslutede løsning. I elbus-kontrakter skal der betales kompensation til operatøren ved udvidelse af busantallet. Denne kompensation anslås samlet at være på 1,8 mio. kr. hvilket er ca. 1 mio. kr. mindre end i den principbeslutede løsning.

Kompensationsbetalingen fordeles mellem linjens ejere ud fra den nuværende timestfordeling på linjen:

<i>Operatørkompensation i mio. kr.</i>	Linje 1A	Linje 4A	I alt
København	1,2	0,0	1,2
Frederiksberg	0,2	0,0	0,2
Hvidovre	0,3	0,0	0,3
Gentofte	0,1	0,0	0,1
Gladsaxe		0,0	0,0
Andre			0,0
Total	1,8	0,0	1,8

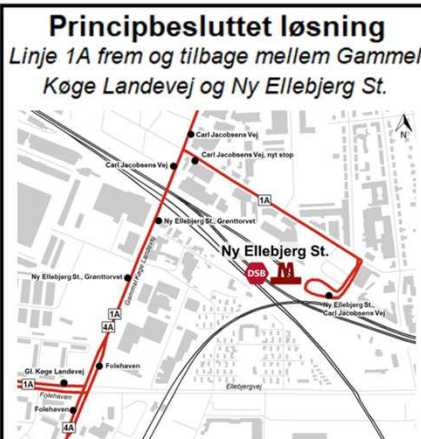

Bemærk at hvis busløsningen til betjening af Københavns Syd St., som tidligere nævnt, bestilles samtidig med bustilpasning til Sydhavnsmetroen via den ekstraordinære trafikbestilling til april 2024, kan den forventeligt idriftsættes samtidig med bustilpasningen til Sydhavnsmetroen (pt. planlægges bustilpasningen gennemført ved køreplansskiftet 15. december 2024). Den relativ korte tidsperiode fra bestilling til idriftsættelse kan dog give udfordringer ift. leveringstider på nye elbusser, som pt. ligger på mellem 8 og 13 måneder. Det er således en usikkerhed, hvorvidt operatøren af linje 1A (Umove) kan nå at anskaffe og klargøre nye elbusser til december 2024.

Ovenstående forhold gør sig gældende hvad enten den principbesluttede løsning eller tilretningsforslaget bestilles. Men i tilretningsforslaget er der kun behov for anskaffelse af to nye busser, mens den principbesluttede løsning kræver anskaffelse af tre nye busser.

Mulighederne skal undersøges nærmere, men der kan muligvis blive tale om overgangsløsning, hvor dieselbusser indsættes som supplement, indtil de nye elbusser kan leveres og klargøres. Alternativt kan der køres med lavere frekvens med den nuværende elbusflåde, eller udsætte idriftsættelsen, indtil flåden er komplet.

Opsummering og sammenligning

Opsummering af resultater for tilretningsforslaget til den principbesluttede løsning, som er præsenteret i dette notat, kan ses nedenfor. Her kan samtidig ses en opsummering af resultater for den principbesluttede løsning, som tidligere præsenteret, til sammenligning.

	Linje 1A	Linje 4A	I alt
Principbesluttet løsning Linje 1A frem og tilbage mellem Gammel Køge Landevej og Ny Ellebjerg St. 			
Ændring i køretid per retning i min.:	7/8	0	7/8
Ændring i driftsbusser:	3	0	3
Ændring i driftstimer:	13.800	0	13.800
Ændring i passagerer:	215.000	-63.000	152.000
Antal hverdagskift t/f tog ved NEL:	2.050	426	2.476
Ændring i tilskudsbehov i mio. kr.:	8,4	0,5	8,9
- København:	6,4	0,2	6,6
- Frederiksberg:	0,4	0,1	0,5
- Hvidovre:	0,6	0	0,6
Operatørkompensation i mio. kr.	2,8	0	2,8
- København:	1,8	0	1,8
- Frederiksberg:	0,3	0	0,3
- Hvidovre:	0,5	0	0,5
Tilretningsforslag Linje 1A videreførelse fra Ny Ellebjerg St. til Sjælør Boulevard 			
Ændring i køretid per retning i min.:	6/7	0	6/7
Ændring i driftsbusser:	2	0	2
Ændring i driftstimer:	12.015	0	12.015
Ændring i passagerer:	-137.000	630.000	493.000
Antal hverdagskift t/f tog ved NEL:	1.703	719	2.422
Ændring i tilskudsbehov i mio. kr.:	9,7	-5,0	4,8
- København:	7,0	-2,3	4,8
- Frederiksberg:	0,6	-1,1	-0,5
- Hvidovre:	0,8	-0,4	0,4
Operatørkompensation i mio. kr.	1,8	0,0	1,8
- København:	1,2	0,0	1,2
- Frederiksberg:	0,2	0,0	0,2
- Hvidovre:	0,3	0,0	0,3

Ændringer er ift. Budget 2024, 1. behandling

Til:
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune
Rødovre Kommune
Glostrup Kommune
Brøndby Kommune

Dokumentnummer: 1721907

Dato: 11. januar 2024

Vers.: 1.1

Sagsbehandler: JOA

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Udbud af linje 9A – forslag om driftstilpasning af linjens frekvens

Når en linje genudbydes, er det Movias generelle tilgang at give linjen et eftersyn og vurdere dens performance, og det er altid muligt for ejeren eller ejerne af en given buslinje at komme med forslag til justeringer. Dermed kan eventuelle forslag til driftstilpasninger indgå som en del af grundlaget for det kommende udbud og ændringer dermed træde i kraft samtidig med den nye kontrakt. Det har den fordel, at der undgås evt. operatørkompensation, som ellers kan forekomme ved justeringer i en gældende kontrakt, hvis ikke ændringen ligger indenfor reduktions-/udvidelsesmuligheden i den pågældende kontrakt. Derudover påregnes normalt en operatørkompensation for reduktion/udvidelse af antallet af elbusser, som kan udgøre en anseelig andel af anskaffelsesprisen.

Linje 9A er med i udbud A23, hvor linjen omstilles til elbusdrift fra ultimo 2025. Det har imidlertid ifm. Københavns kommunes beslutning om at gennemføre en bustilpasning til Sydhavnsmetroen, der har afsmittende, økonomisk effekt på Frederiksberg- og Rødovre kommunes tilskudsbehov på linje 7A, været drøftet, hvilke muligheder de to kommuner har for at finde besparelser i busnettet, og begge kommuner har på administrativt niveau anmodet Movia om at bidrage med konkrete forslag til besparelser. En af de linjer der vurderes at kunne være et potentielt sted at finde besparelser, er linje 9A. Københavns har ligeledes på administrativt niveau tilkendegivet at ville indgå i en dialog om driften og serviceniveauet på linjen.

Eftersom linje 9A har fem ejere (Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune og Brøndby Kommune), er det Movias indstilling, at alle ejere på baggrund af dette notat giver en tilbagemelding på administrativt niveau om, hvorvidt der er opbakning til at gennemføre en reduktion af frekvensen, der omfatter hele linjen og som vil betyde, at linjen nedjusteres fra at være en A-buslinje til en alm. bybuslinje.

A23-udbudsprocessen er allerede for fremskreden til at ændringer i kørselsomfanget af linjen kan nå at komme med. Der er dog den mulighed at linje 9A kan annulleres i A23 og flyttes til det ekstraudbud ifm. A23, der indeholder linje 5C og 350S (A23X). I så fald vil deadline for indmelding af ændringer i linjens kørselsomfang være den ekstraordinære trafikbestilling i foråret 2024 (senest 30. april 2024). En beslutning om at flytte linje 9A til A23X skal dog være truffet af alle ejerkommuner senest 1. marts 2024.

Linjer der er med i A23X idriftsættes ved påskeekøreplansskiftet den 29. marts 2026. Omstilling til eldrift af linje 9A vil således først kunne ske fra denne dato, hvilket vil influere på København og Frederiksberg kommuners beslutning om fuld omstilling til emissionsfri busdrift med udgangen af 2025.

Baggrund for Movias forslag til en reduktion af frekvensen på linje 9A

Linje 9A er den mindst benyttede af alle hovedstadsområdet's A-buslinjer. Den har ikke en klar profil med betjening af en specifik transportkorridor, men består af mange forskelligartede funktioner i hhv. Glostrup, Brøndby, Rødovre, Frederiksberg og Københavns Kommune, og har mange kortere tilbringerfunktioner til banenettet, hvilket giver en lavere udnyttelse på lange stræk af linjen.

Linje 9A's indtægter finansierer kun omkring halvdelen af linjens udgifter, hvor alle andre A-buslinjer i hovedstadsområdet har en væsentlig højere selvfinansieringsgrad. Tilskuddet per passager for linje 9A er også væsentlig højere end for de øvrige A-buslinjer. På disse parametre er linje 9A mere sammenlignelig med almindelige bybuslinjer som 11, 21 og 31, der ikke kører lige så højfrekvent som linje 9A.

Et igangværende projekt med at kortlægge kapacitetsudnyttelsen af busser, der kører i Københavns Kommune, har desuden peget på, at linje 9A ift. andre A-buslinjer kører med en lavere kapacitetsudnyttelse.

Linje 9A indgår som en projektløse i bustilpasningen til Sydhavnsmetroen. Der foreslås ikke ændringer på linjen i den forbindelse (udover udretning ved Mozarts Plads, når Mozartsgade igen bliver farbar). Sydhavnsmetroens generelle påvirkning af trafikstrømme i området, er dog beregnet til at medføre en lidt lavere benyttelse af linje 9A med dertil hørende højere tilskudsbehov (1,7 mio. kr. samlet).

Tilpasningen til Sydhavnsmetroens påvirkning af linje 9A er medtaget som forudsætning for vurderingen i dette notat, eftersom tilpasningen er principbesluttet i Københavns Kommune. Ændringer på linjen vises i dette notat ift. Budget 2024 budgetoverslagsår 2026. Det vil sige at effekter af både tilpasningen til Sydhavnsmetroen og dette notats forslag indgår samlet i vurderingen.

Forslag til reduktion: 10 minutters drift i dagtimer

Det konkrete forslag går derfor på at reducere driften på linje 9A i dagtimerne mandag-lørdag, så der opnås 10-minutters drift i dette tidsrum i stedet for den nuværende 7-8 minutters drift. Der vil herefter være 10-minutters drift i dagtimerne alle ugens syv dage.

Hvis der reduceres til 10 minutters drift i alle dagtimer inkl. myldretider, vil der udover driftsbesparelser også kunne spares 5 busser. Dermed vil der kunne opnås en anseelig driftsøkonomisk besparelse på linjen.

Linje 9A kører dog i den nuværende situation med minimumsfrekvensen for en A-buslinje, så eventuelle reduktioner i linjens frekvens vil medføre en produktnedgradering fra A-buslinje til almindelig bybuslinje¹.

Derudover foreslås, efter forespørgsel fra Rødovre Kommune, aftendriften mellem Ålekistevej og Rødovre Centrum reduceret fra 6 afgang per time til 3 afgang per time.

Frekvenser

Det samlede forslag til ny frekvens på linje 9A er derfor følgende:

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

Glostrup st. – Rødovre Centrum: 8/8/3/1 -> 6/6/3/1

Rødovre Centrum – Ålekistevej: 8/8/6/1 - > 6/6/3/1

Ålekistevej-Valbyparken: 8/8/6/2 -> 6/6/6/2

¹ Bemærk at med de kommende udbud, herunder linje 9A i A23, vil den røde farve på A-busserne forsvinde, hvormed der ikke længere vil være den store forskel mellem A-buslinjer og almindelige bybuslinjer

Konsekvenser for drift, passagerer og tilskudsbehov ift. Budget 2024 BOår 2026

København: -9.780 timer/år	-245.000 påstigere/år
Frederiksberg: -3.970 timer/år	
Rødovre: -3.280 timer/år	København: -4,8 mio. kr.
Glostrup: -1.020 timer/år	Frederiksberg: -1,9 mio. kr.
Brøndby: -1.010 timer/år	Rødovre: -1,5 mio. kr.
Samlet: -19.050 timer/år	Glostrup: -0,5 mio. kr.
-5 busser	Brøndby: -0,5 mio. kr.

Kontraktuelle forhold

Linjen er tæt på kontraktophør, og selv en større reduktion i både timer og busser vurderes at kunne gennemføres inden for den nuværende kontrakts rammer.

Linjen overgår som udgangspunkt til ny kontrakt med udbud A23, men med mulighed for flytning til A23X. Flyttes den til A23X, og meldes eventuelle ændringer i kørselsomfanget på linjen senest 30.04 2024, kan det tilpasses den nye kontrakt, og der vil ikke være behov for operatørkompensation.

Det skal bemærkes, at hvis der ikke kan opnås enighed om ændringer af linjen, vil den genudbydes med nuværende kørselsomfang. Dermed vil linjen som udgangspunkt køre videre med nuværende drift, blot med elbusser, de næste 12-14 år. Reduktioner kan stadigvæk bestilles, men en reduktion i antallet af busser vil i så fald medføre operatørkompensation. Kompensationen sænkes gradvist over kontraktperioden, men hvis den her foreslåede reduktion på fem elbusser bestilles i begyndelsen af den nye kontraktperiode, anslås operatørkompensationen at ligge i omegnen af 10 mio. kr.

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

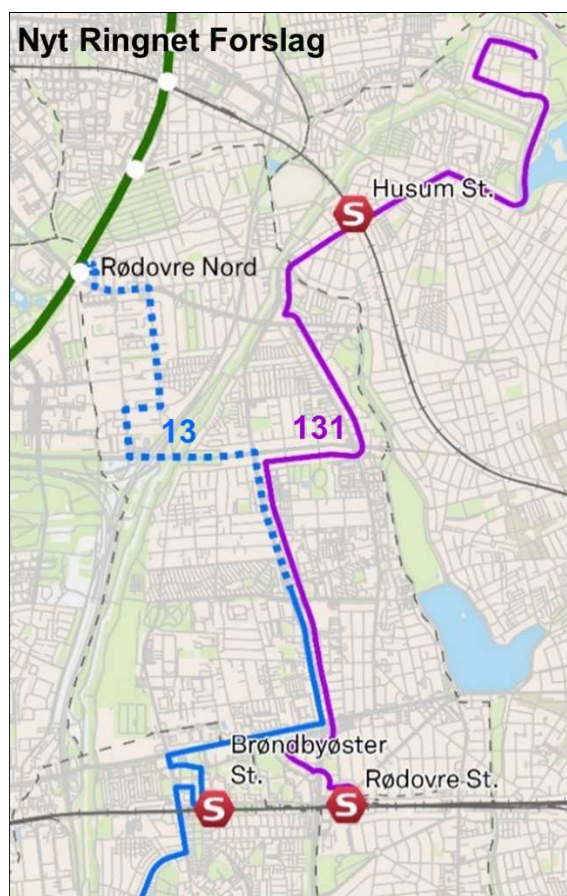
Forslag: Linje 13 føres ikke til Rødovre Nord St. og linje 131 etableres ikke

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 per 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.

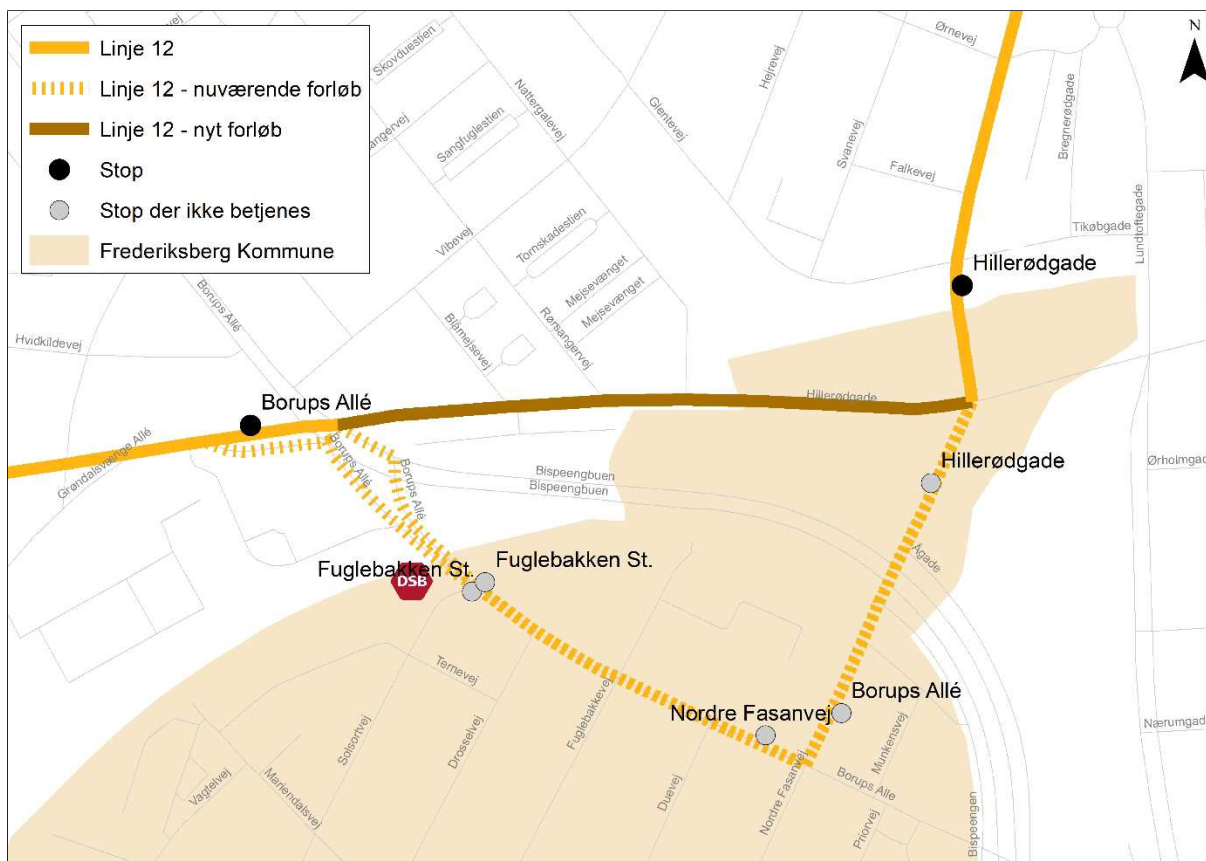
Linje 12

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 buskontrakt 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.

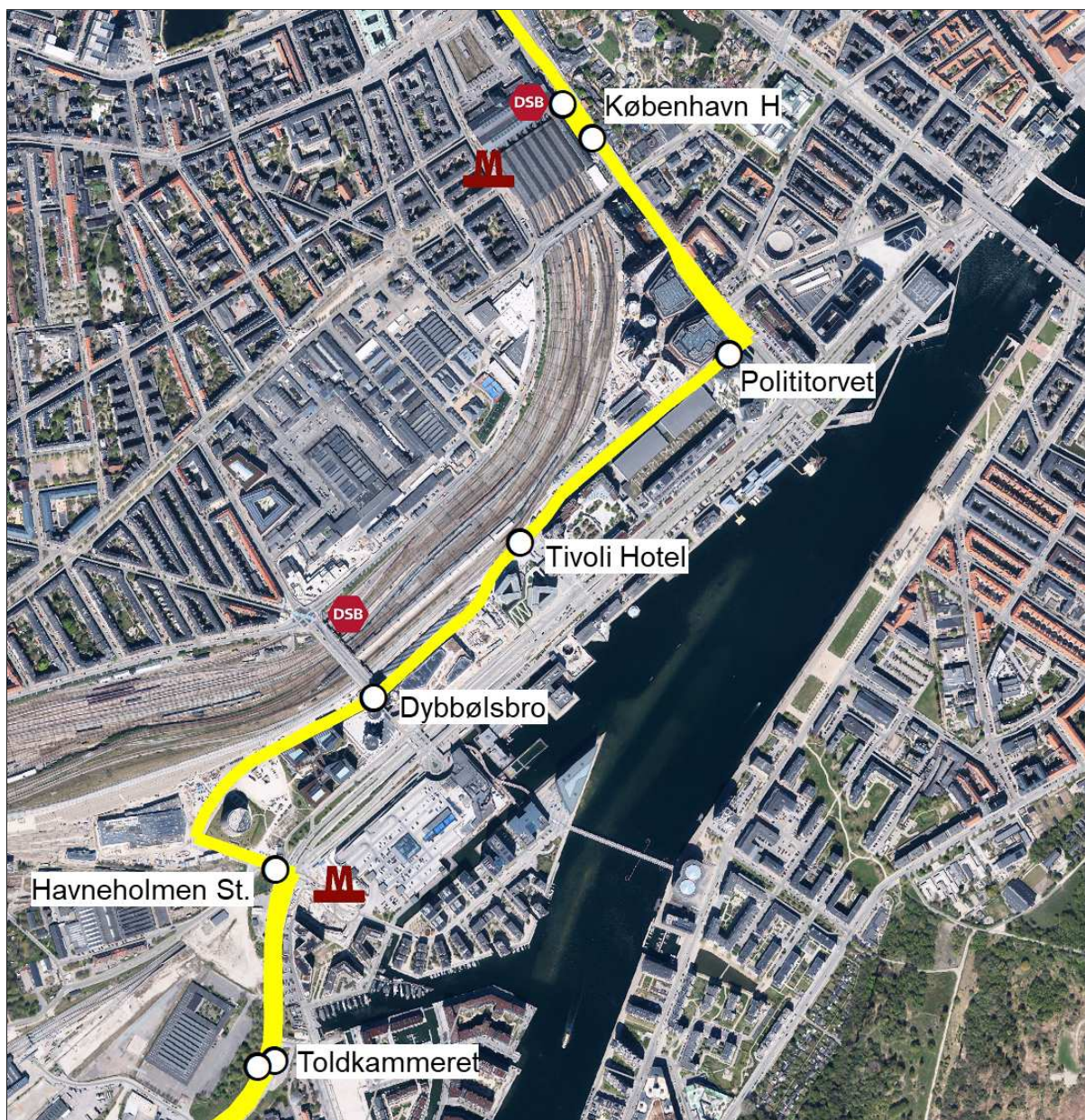
Indvirkning i Københavns Kommune

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.

	Timer Københavns Kommune	Busser Linjen samlet	Påstigere Linjen samlet	Tilskudsbehov Københavns Kommune	Operatørkomp. Københavns Kommune
Ændring ift. principbesluttet scenarie:					
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



Til Kgs. Enghave Lokaludvalg, Vesterbro Lokaludvalg, Valby Lokaludvalg, Vanløse Lokaludvalg, Bispebjerg Lokaludvalg, Nørrebro Lokaludvalg, Amager Vest Lokaludvalg, Brønshøj-Husum Lokaludvalg, Ældrerådet, Handicaprådet og Ungerådet

Høringsbrev: Tilretningsforslag til bustilpasning i forbindelse med åbning af Sydhavnsmetroen og KBH Syd

Sydhavnsmetroen åbner sommeren 2024 med fem nye stationer. For at sikre en effektiv kollektiv betjening, er der behov for en bustilpasning i området, så bus- og metrodriften sammentænkes og understøtter hinanden.

Den 25. april 2023 blev forslag til bustilpasning til Sydhavnsmetroen/KBH Syd sendt i høring blandt berørte lokaludvalg og råd. På baggrund af høringen traf Borgerrepræsentationen d. 21. september 2023 en principbeslutning om bustilpasning til Sydhavnsmetroen/KBH Syd. Principbeslutningen indebærer disse ændringer:

- Linje 7A skæres bort på strækningen mellem KBH H og KBH Syd (Ny Ellebjerg st.) og erstattes af en ny linje 17 på strækningen med lavere frekvens.
- Linje 18 opsplittes ved Valby st., så den bliver linje 18 nord for Valby st. og ny linje 8A syd for Valby st.
- Linje 1A omlægges på Gl. Køge Landevej, så den betjener KBH Syd (Ny Ellebjerg st.) i vendeterminalen på stationens nordside via Carl Jacobsens Vej.

Der kan læses mere om de principbesluttede ændringer her: [Bustilpasning til Sydhavnsmetroen og Ny Ellebjerg st./KBH Syd \(Principbeslutning\) | Københavns Kommunes hjemmeside \(kk.dk\)](#)

Bustilpasningen til Sydhavnsmetroen/KBH Syd vil give både Københavns Kommune og omegnskommunerne merudgifter. Movia har i samarbejde med kommunerne i efteråret afklaret muligheder for at afbøde nogle af de økonomiske konsekvenser.

Movia har sammen med Københavns Kommune arbejdet med følgende tilrettelsesforslag:

- [Omlægning af linje 1A ad Sjælør Boulevard](#): Ifm. høringen i foråret 2023 foreslog Valby Lokaludvalg at omlægge linje 1A ad Sjælør Boulevard, i stedet for at køre frem og tilbage på den

25-01-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 1283

Dokumentnummer i F2
4632347

Sagsnummer eDoc
2024-0019004

Sagsbehandler
Nanna Brøsted Leander

vestlige del af Carl Jacobsens Vej mellem Gammel Køge Landevej og KBH Syd st.

- Tilpasning af frekvens på linje 9A (forbehold for BR-beslutning 1. februar): Forslag om at reducere frekvensen på buslinje 9A i dagtimerne mandag-lørdag fra 8 til 6 afgang i timen, samt at aftendriften mellem Ålekistevej i Vanløse og Rødovre Centrum reduceres fra 6 til 3 afgang i timen. Den nuværende natbetjening vil blive opretholdt uændret. Frekvensreduktionen i dagtimerne vil betyde, at linjen mister sin status som A-bus. Forslaget er begrundet i overkapacitet til det nuværende passagergrundlag.
Buslinje 9A indgår i Movias aktuelle udbudspakke og derfor er det nødvendigt at udskyde udbuddet af linje 9A for at undersøge muligheden for at reducere frekvensen. Dette betyder en udskydelse af omstilling til elbusser på linje 9A fra december 2025 til marts 2026. Forslaget afventer af denne grund behandling i Borgerrepræsentationen 1. februar. Der udsendes information om Borgerrepræsentationens beslutning umiddelbart efter mødet er afholdt.
- Omlægning af linje 17 til Carsten Niebuhrs Gade: Ifm. høringen i foråret 2023 ønskede både Vesterbro Lokaludvalg og Valby Lokaludvalg, at det undersøges, om den nye linje 17 kan føres ad Carsten Niebuhrs Gade, så den kommende fjernbusterminal ved Dybbølsbro st. vil blive busbetjent. Dette betyder, at strækning på Kalvebod Brygge mellem Polititorvet og Havneholmen st. vil miste betjening.

Tilretningsforslagene er uddybet i vedlagte bilag.

På baggrund af dialog med omegnskommunerne har Movia derudover undersøgt mulige mindre tilrettelser, der også kan have betjeningsmæssig betydning for Københavns Kommune:

- Linje 7A - tilretningsforslag til bustilpasningen til Syd-havnsmetroen: Forslaget indeholder to forskellige varianter.
Forslag 1: Lidt lavere myldretids- og dagsfrekvens, hvor der reduceres dagsfrekvensen på linjens centrale strækning fra 9 til 8 afgang i timen. Forslag 2: Lavere myldretids- og dagsfrekvens (Forslag 1) + vending af de korte ture ved Damhustorvet i stedet for Rødovre Centrum.
- Nyt Ringnet - Linje 13 føres ikke til Rødovre Nord st. og linje 131 etableres ikke: Forslaget indebærer, at linje 13 føres til Tingbjerg i stedet for Rødovre Nord st.

- Linje 12 – ruteføring “udenom” Frederiksberg Kommune: Forslaget vil lede linje 12 udenom Frederiksberg Kommune i en ruteføring ad Hillerødgade i stedet for Borups Alle/Nordre Fasanvej. Stoppestederne i Frederiksberg vil ikke længere blive betjent.
- Linje 18 – reduktion mellem myldretider: Forslaget indebærer en reduktion af frekvensen, så linje 18 vil gå fra 4 til 3 afgang i timen mellem myldretiderne nord for Valby st.

Tilrettelsesforslagene er uddybet i vedlagte bilag.

Videre proces

De ovenfor nævnte syv tilrettelsesforslag sendes hermed i høring hos Kgs. Enghave Lokaludvalg, Vesterbro Lokaludvalg, Valby Lokaludvalg, Vanløse Lokaludvalg, Bispebjerg Lokaludvalg, Nørrebro Lokaludvalg, Amager Vest Lokaludvalg, Brønshøj-Husum Lokaludvalg, Ældrerådet, Handicaprådet og Ungerådet

Høringssvar bedes sendt til Nanna Brøsted Leander på: yu7p@kk.dk senest **7. marts 2024 kl. 16.00.**

Økonomiforvaltningen deltager gerne i møder, hvis høringsbrevet giver anledning til spørgsmål eller behov for uddybelse. Movia kan evt. deltage i disse møder.

Spørgsmål og ønsker om deltagelse i møder skal ligeledes rettes til Nanna Brøsted Leander.

På baggrund af høringen forventer Økonomiforvaltningen at forelægge en indstilling om endelig godkendelse af bustilpasning til Sydhavnsmetroen/KBH Syd for ØU og BR ultimo april 2024.

Bilag

- Bilag 1: Notat fra Movia - Vurdering af busløsning ved København Syd - tilretningsforslag til linje 1A
- Bilag 2: Forslag til ny linjeføring for linje 1A
- Bilag 3: Notat fra Movia - Linje 9A- forslag til frekvensreduktion
- Bilag 4: Notat fra Movia - Bustilpasning til Sydhavnsmetroen - mindre justeringer ifm. tilpasningen

