



Notat

Til børne- og ungdomsborgmester Jakob Næsager (C)

Svar på spørgsmål om analyse af bustransporten

Du har den 10. november stillet Økonomiforvaltningen følgende spørgsmål:

Er det muligt at bestille en analyse af bustransporten i København efter 2024, hvor Sydhavnsmetroen åbner.

Jeg er meget interesseret i en analyse og anbefalinger, der berører følgende:

1. Hvordan kan vi udnytte kapaciteten i Citymetreringen og i Sydhavnsmetroen optimalt ved at flytte buspassager fra bus til metro og udnytte den ledige kapacitet
2. Hvordan kan vi efter Citymetreringens og Sydhavnsmetroens åbning begrænse bustrængslen i de berørte områder af København
3. Hvordan kan en bedre udnyttelse af Metroen og flytning af passagerer fra busserne frigive midler fra bustransport til at investere i yderligere Metro.

Økonomiforvaltningens svar

Det er ikke muligt at bestille en analyse via et politikerspørgsmål. En sådan bestilling skal ske via en politisk beslutning i enten Økonomiudvalget eller Borgerrepræsentationen, og den kan kræve bevilling af midler.

Økonomiforvaltningen svarer herunder på de stillede spørgsmål på det foreliggende grundlag.

Svar på spørgsmål 1 og 2

Økonomiforvaltningen er usikker på betydningen af begrebet "bustrængsel" og tolker spørgsmål 2 som følgende: hvordan kan man i områder omkring Cityringen og Sydhavnsmetroen reducere bustrafik, hvor der er høj kapacitet i busserne? Økonomiforvaltningen besvarer spørgsmål 1 og 2 sammen, da svarene er sammenfaldende.

Da Cityringen åbnede i 2019, blev busserne i København, jf. Borgerrepræsentationens beslutning den 19. april 2018, tilpasset de 17 nye metrostationer (Nyt Bynet). Formålet var bl.a. at sikre, at busser og metro ikke konkurrerer om de samme passagerer, ved at busserne – så vidt

21-11-2022

Sagsnummer i F2
2022 - 17444

Dokumentnummer i F2
2238265

Sagsnummer eDoc
2022-0358593

Sagsbehandler
Liva Marie de Vries Bækgaard

bl.a. på at ændre frekvens og linjeføring for linje 7A, der i dag kører parallelt med Sydhavnsmetroens linjeføring på en del af ruten. Økonomiudvalget blev orienteret om dette arbejde d. 10. juni 2022. Orienteringen kan findes [her](#).

I Budget 2022 er der derudover afsat midler til en kortlægning af busoptimering i relation til beslutningen om hastighedsreduktion med 10 km/t i fordelingsgader, bydelsgader og lokalgader. Kortlægningen skal pege på løsninger, der understøtter effekten af hastighedsreduktionen, f.eks. i forhold til bussernes frekvens, rute og fremkommelighed.

Økonomiforvaltningen forventer, at bustilpasning til Sydhavnsmetro og kortlægning af busoptimering forelægges Økonomiudvalget medio 2023.

Økonomiforvaltningen bemærker, at udover, at busserne i København fungerer som til- og frabringstrafik til tog- og metrostationerne, og dermed understøtter passagergrundlaget i både metro og tog, har busserne også en anden fladedækning end metro, da stoppestederne ligger tættere end metrostationerne. Denne fladedækning understøtter kortere gangafstande til kollektiv trafik for f.eks. gangbesværede.

Økonomiforvaltningen bemærker, at andre projekter kan skabe flere passagerer for metroen, f.eks. Mindre biltrafik i Middelalderbyen, der kan gøre det mere attraktivt at anvende metro frem for bil på ture til og fra området.

Svar på spørgsmål 3

Overflytning af passagerer fra busser til metro vil, uden tilpasninger af busdriften, medføre øgede udgifter for kommunen pga. færre billetindtægter i busserne. Det var en del af baggrunden for bustilpasningen Nyt Bynet ifm. åbning af Cityringen.

Besparelser på busdriften kan principielt anvendes til opsparing til yderligere metro ved at frigive finansiering. Sådanne besparelser kræver dog enten reduktion af serviceniveauet med færre afgang og/eller nedlæggelse af hele ruter, eller markant forbedret busfremkommelighed, så det samme serviceniveau kan gennemføres med færre busser. Der kan henvises til Movias sparekatalog, som Økonomiudvalget blev orienteret om d. 7. september 2022. Heri har Movia beregnet, at ved nedlæggelse af linje 10, 14, 37, 77 og 78, kan Københavns Kommune spare i alt 44 mio. kr. årligt, herunder 19,5 mio. kr. for linje 14 og 10 mio. kr. for linje 10.

Hovedparten af Københavns buslinjer ejes af flere kommuner end København, da de kører på tværs af kommunegrænser. Ændringer i driften på disse linjer vil kræve politisk beslutning i de berørte kommuner.

Buslinjerne udbydes som regel af Movia med kontrakter på op til 14 år. Større ændringer eller nedlæggelse af busruter inden for kontraktperioden indebærer, at kommunerne skal kompensere busoperatørerne.

Der frigives ikke nødvendigvis midler fra busdriften, når man udbygger metroen. Udbygning af metro sker primært i de områder, hvor busserne har flest passagerer og dermed størst indtægtsgrundlag. Det betyder, at busserne får færre passagerer og dermed færre billetindtægter, hvorved kommunens udgift til busdrift alt andet lige øges. Udgangspunktet for Nyt Bynet var at skabe en udgiftsneutral løsning for busserne, hvor busdriften blev reduceret svarende til de passagerer og dermed indtægter, busserne mistede til metroen. Borgerrepræsentationen besluttede dog, på baggrund af høringens input, at tilkøbe ekstra busdrift i Nyt Bynet for 11,8 mio. kr.

Venlig hilsen

Jeppe Grønholt-Pedersen
Kontorchef