



Notat

Til teknik- og miljøborgmester Line Barfod (Ø)

Svar på spørgsmål om udgifter til busrute

Du har d. 14. maj 2023 stillet Økonomiforvaltningen følgende spørgsmål:

*Kan I hjælpe med svar på hvad den busrute tværs over Amager, der blev nedlagt dengang metroen åbnede, den kostede?
Og en ca. beregning af, hvad den så ville koste at genåbne i dag?
Vi vil gerne have en ide om hvilken størrelse udgifter der er tale om, før vi beslutter om vi vil bestille et budgetnotat.*

Økonomiforvaltningens svar

Økonomiforvaltningen har været i dialog med Movia om, hvilke ændringer af busnettet, der blev implementeret i forbindelse med åbningen af henholdsvis metro M1/M2 samt Cityringen.

Bustilpasning til M1/M2

Movia oplyser, at der efter etableringen af metro M1/M2 blev nedlagt flere buslinjer på Amager for at undgå for stor parallelkørsel mellem metroen og busnettet på Amager. Nedenstående figur 1 viser, hvordan busnettet på Amager så ud i 1999 og dermed inden åbningen af M1/M2 i henholdsvis 2002 og 2007.

02-06-2023

Sagsnummer i F2
2023 - 8450

Dokumentnummer i F2
3230327

Sagsnummer eDoc
2023-0223588

Sagsbehandler
Malene Frydenlund Jørgensen
Nanna Brøsted Leander



Figur 1: Busnettet på Amager 1999

Af figur 1 fremgår det, at en del af buslinjerne på Amager i 1999 kørte, hvor der i dag ligger metro. I forbindelse med åbning af den første metrolinje i 2002 blev der på Amagerbrogade introduceret en buslinje 5A, som er en højfrekvent linje.

Movia har ligeledes fremsendt et kort over busbetjeningen efter 2008, hvor den anden metrolinje også var åbnet, som kan ses på figur 2 herunder.



Figur 2: Busnettet på Amager 2008 (efter åbning af både M1 og M2)

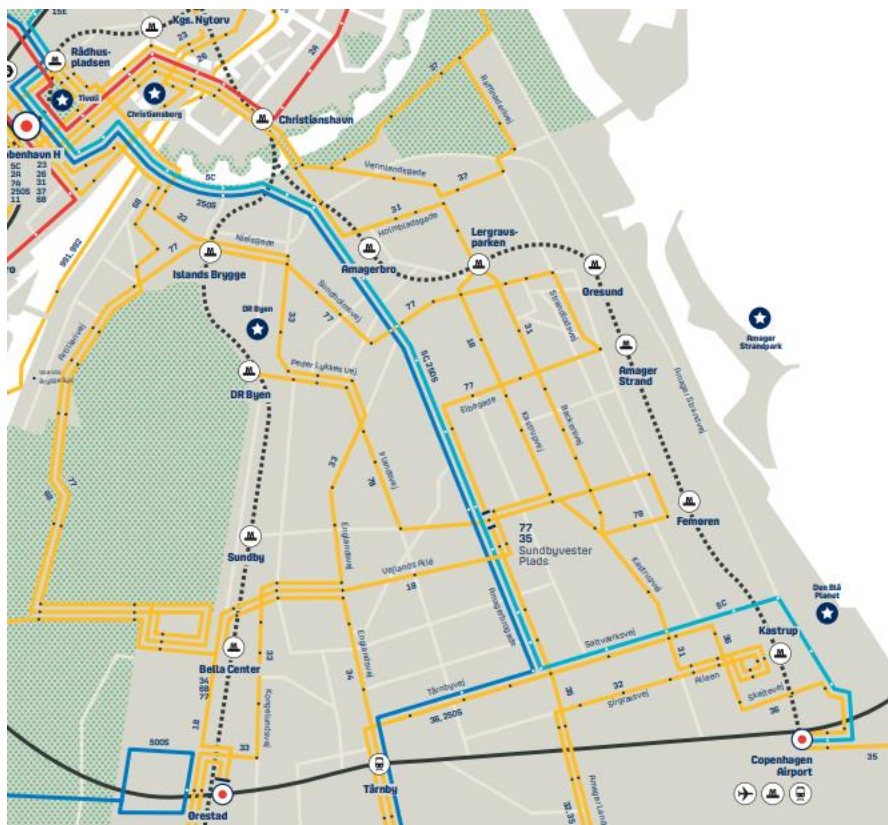
På figur 2 kan det ses, at busnettet er blevet forsimplet på Amager efter åbningen af M1 og M2, hvor der derudover er færre ruter på den østlige og vestlige del af Amager, der nu er metrobetjent.

På kortet kan det bl.a. ses, at der tidligere kørte 4A på tværs af metrolinjerne mellem Bella Centeret St. og Femøren St., hvor linje 18 i dag har erstattet den – dog med en anden endestation ved Lergravsparken st. Derudover kan det ses, at linje 12 på daværende tidspunkt kørte på tværs af metrolinjerne, med forbindelse fra Islands Brygge st. til Lergravsparken st., som i dag er blevet erstattet med linje 77.

Økonomiforvaltningen og Movia har ikke umiddelbart kendskab til én specifik buslinje, som tidligere har betjent Amager på tværs, der blev nedlagt i forbindelse med åbningen af M1/M2.

Eksisterende tværgående buslinjer

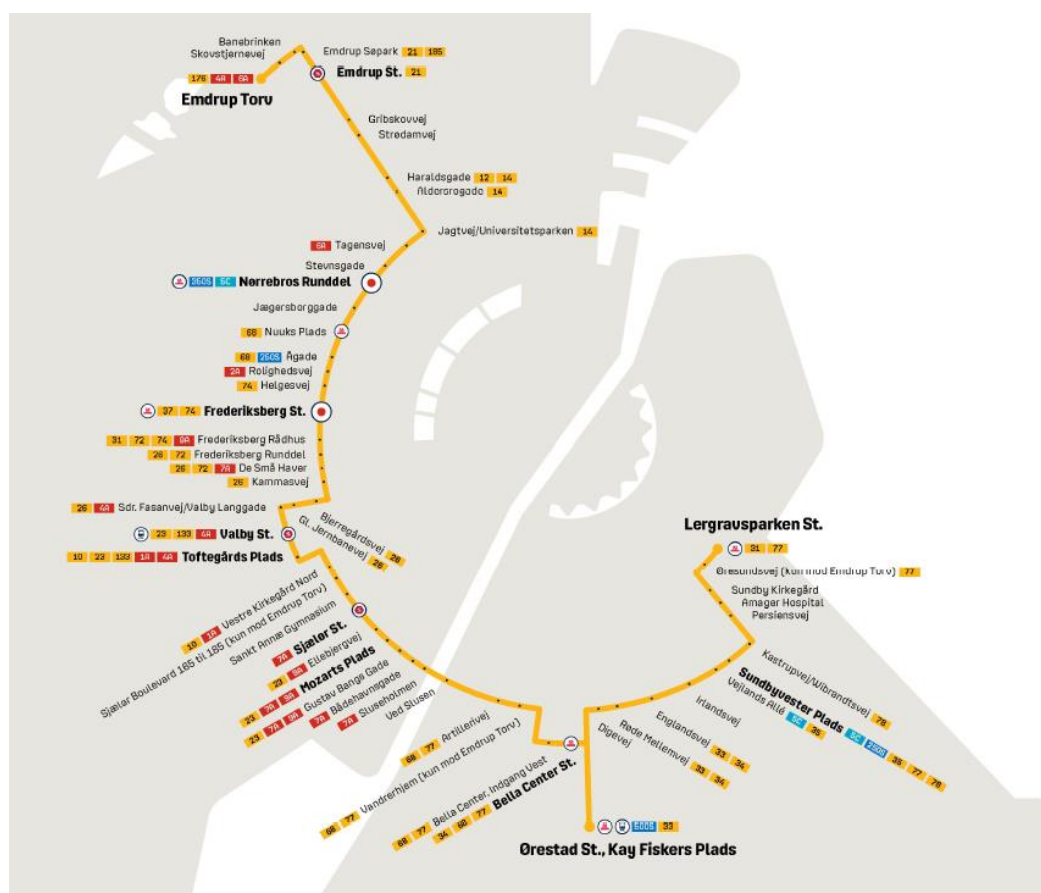
På nedenstående figur 3 ses det eksisterende busnet på Amager:



Figur 3: Busnettet på Amager 2023

På figur 3 kan det ses, at der fortsat er tværgående linjer mellem de to metrolinjer på Amager: linje 18, 77 og 78. I forbindelse med bustilpasning til Cityringen (Nyt Bynet) blev linje 4A på Amager omdannet til linje 18. Mellem Bella Center St. og Lergravsparken St. kører linje 18 som linje 4A gjorde via Sundbyvester Plads til Lergravsparken St. for at give forbindelse mellem de store boligområder på Amager og de mange arbejdspladser i Ørestad og skoler i Valby samt adgang til S-togsnettet ved henholdsvis Sjælør St. og Valby St.

Linjeføring for linje 18 kan ses herunder på figur 4:



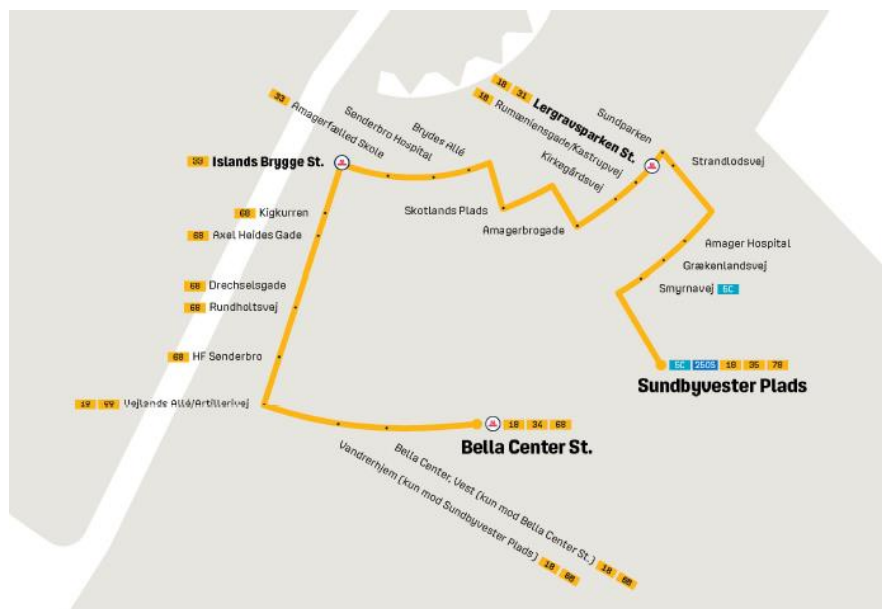
Figur 4: Linjeføring for eksisterende linje 18

Økonomiforvaltningen er sammen med Movia i gang med at undersøge mulige bustilpasninger til Sydhavnsmetroen. Forslagene er i høring blandt lokaludvalg og råd frem til den 2. juni, jf. [orientering af Økonomiudvalget den 25. april \(link\)](#).

Heri indgår et forslag om at opsplitte linje 18 ved Valby St. til henholdsvis linje 18 og en ny linje 8A, så linje 8A kører mellem Lergravsparken St. og Valby St. som i dag, mens linje 18 kører mellem Valby St. og Emdrup Torv som i dag. Linjen 8A vil med dette forslag svare til linje 4A på Amager før Nyt Bynet. Det indebærer bl.a. natbetjening, som linje 18 ikke har i dag.

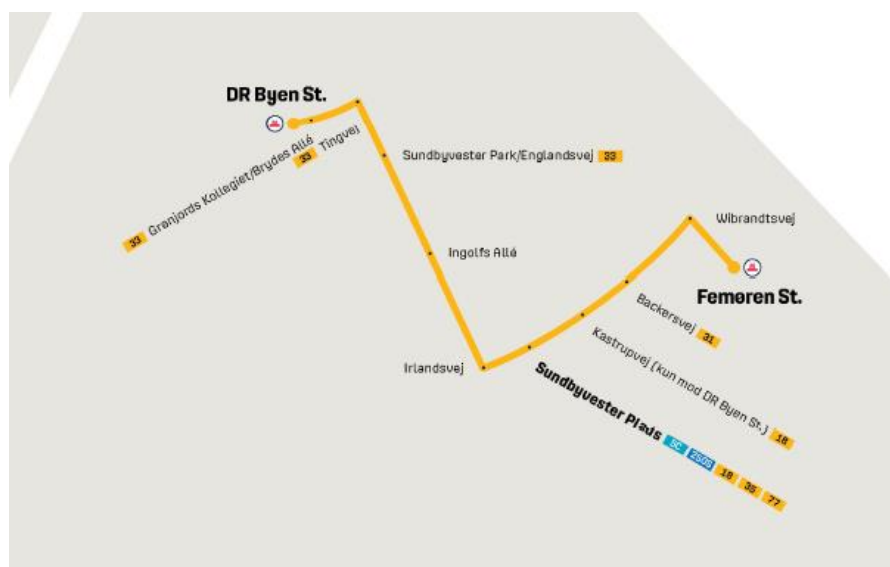
Linje 77/78 blev ligeledes omlagt i forbindelse med bustilpasning til Cyttyringen (Nyt Bynet). Disse linjer blev tilpasset med henblik på at give bedre forbindelse på tværs af Amager. Linje 77 giver i dag busforbindelse på tværs af det nordlige Amager. Linjen giver forbindelse til den eksisterende metro ved både Lergravsparken St., Islands Brygge St. og Bella Center St. Linjen giver den vestlige del af Amager, inkl. Islands Brygge direkte forbindelse til Islands Brygge St. Samtidig sikrer linjen lokal busbetjening gennem flere områder i den nordøstlige del af Amager, som ligger et stykke væk fra den eksisterende metro. Linjen kører

med to afgange i timen i myldretiden og en i dagtimerne og om aftenen. Linjeføringen kan ses herunder på figur 5:



Figur 5: Linjeføring for eksisterende linje 77

Linje 78 giver i dag forbindelse på tværs af den midterste del af Amager mellem de to eksisterende metrogrene ved henholdsvis DR Byen St. og Femøren St. Linjen sikrer lokal busbetjening af mange boligområder på det centrale Amager. De områder, som linje 78 kører igennem, ligger langt fra den eksisterende metro. Linjen kører med to afgange i timen i myldretiden og dagtimerne og én afgang i timen om aftenen. Linjeføringen kan ses herunder på figur 6:



Figur 6: Linjeføring for eksisterende linje 78

Mulighed for bedre busbetjening på tvær af Amager

En mulighed for at forbedre busforbindelser på tværs af Amager, er at øge frekvensen på de eksisterende tværgående linjer 77 og 78 til det dobbelte. Dermed vil linjerne 77 og 78 afgang 4 gange i timen i myldretiden og 2 gange i dagtimerne. Det bemærkes, at i 2022 havde buslinje 78 en selvfinansieringsgrad på 21 % og buslinje 77 en selvfinansieringsgrad på 16 %, hvilket vil sige, at billetindtægterne dækkede henholdsvis 21 % og 16 % af tilskudsbehovet. Tilskudsbehovet for buslinje 77 var i 2022 på 6,3 mio. kr. og for buslinje 78 var tilskudsbehovet på 2,8 mio. kr.

Movia har oplyst, at et groft estimat på prisen ved at fordoble frekvensen på de to buslinjer forventeligt vil være en fordobling af tilskudsbehovet til de to linjer. Dermed vil det koste omtrent 9 mio. kr. årligt at fordoble frekvensen på begge buslinjer. Det skal dertil bemærkes, at en fordobling i antallet af afgang af Movia ikke forventes at give en fordobling i antallet af passagerne på disse buslinjer.

Movia peger i øvrigt på følgende faktorer, der er afgørende for busbetjeningen på Amager:

- Vejprofilet på mange af de tværgående veje på Amager er meget smalle og egner sig dermed ikke til buskørsel.
- De eksisterende forhold omkring metrostationerne ved blandt andet Amager Strand, Øresund, Femøren og Sundby St. gør det vanskeligt for busserne at komme tæt på, da det er vanskeligt for busserne at vende.

Venlig hilsen

Jeppe Grønholt-Pedersen
Kontorchef