

Til: Københavns Kommune

Kopi til: Gentofte, Gladsaxe, Herlev og Ballerup Kommuner

Dokumentnummer

863644

Dato

10 02 2020

Sagsbehandler:

KAV

Direkte: +45 36 13 17 76

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Tilpasning til Nordhavnsmetroen

Indhold

Baggrund	2
Eksisterende ruter for linje 27 og 164	3
Linje 164 forlænges til Oceankaj	5
Økonomisk konsekvens for linje 164	6
Linje 27 afkortes til Sdr. Frihavn	7
Vending ved Oslo Plads	8
Stoppestedet ved FN Byen nedlægges	9
Betjeningen af Langelinie kaj fastholdes	10
Økonomisk konsekvens for linje 27	10
Linje 25 afkortes til Nordhavn st.	11
Økonomisk konsekvens for linje 25	12
Samlet overblik over ændringsforslag	13

Baggrund

Nyt Bynet åbnede søndag 13. oktober 2019, efter Cityringens åbning 29. september 2019. Nyt Bynet tilpassede bussystemet til et lavere passagergrundlag samt bandt busserne godt sammen med metro og tog, så der er god sammenhæng i den kollektive transport og til de mange nye stationer og skiftesteder.

I Nyt Bynet er der ikke indarbejdet en tilpasning til Nordhavnsmetroen, som åbner 28. marts 2020. Generelt bør busbetjeningen fra Østerport mod Nordhavnsområdet derfor omlægges for at undgå parallelkørsel med metroen, mens betjening fra Hellerup og betjening af Nordhavns-halvøen skal opretholdes. Dette notat indeholder derfor forslag til følgende tilpasninger:

- Linje 27: Linjen afkortes, så den ikke længere giver en forbindelse mellem Østerport og Oceankaj. Betjeningen af Nordhavn overtages af metro og linje 164. Derudover forlænges linje 27 til Oslo Plads for at give Sdr. Frihavn bedre forbindelse til metroen.
- Linje 164: Linjen forlænges til Oceankaj på alle afgange, så forbindelsen til Hellerup/Svanemøllen bevares og der fortsat er betjening af den yderste del af Nordhavn til Nordhavnsmetroen ved Orientkaj.

Da notatet indeholder en forlængelse af linje 164, er der kontraktuelle fordele for Københavns Kommune ved at afgive bestilling i 1. kvartal 2020. Det skyldes, at linje 164 indgår i udbud A19, hvor det endelige udbudsmateriale offentliggøres i foråret 2020. Det vil give operatørerne det bedst mulige grundlag for at kunne afgive tilbud, der er optimeret ruten. Dette gælder især for el-busser, hvor batterikapacitet og ladeforhold tilpasses til den aktuelle rute, der indgår i udbuddet. Forslaget i dette notat er lavet med udgangspunkt i at minimere et evt. behov for at opstille ladeinfrastruktur.

Hvis Københavns Kommune afgiver bestilling om tilpasning til Nordhavnsmetroen senest 31. marts 2020, kan den implementeres ved køreplansskift ultimo juni. Afgives bestillingen inden 1. juli kan den implementeres december 2020.

Fordele ved de foreslåede ændringer:

- Der undgås parallelkørsel mellem Nordhavnsmetroen og linje 27 på strækningen mellem Østerport St. og Orientkaj.
- Forbindelsen mellem Hellerup og Nordhavn styrkes med flere afgange midt på dagen og om aftenen, mens forbindelsen ind til Indre By styrkes med åbningen af Nordhavnsmetroen.
- Forbindelsen mellem Sdr. Frihavn og metrostationen på Oslo Plads styrkes.

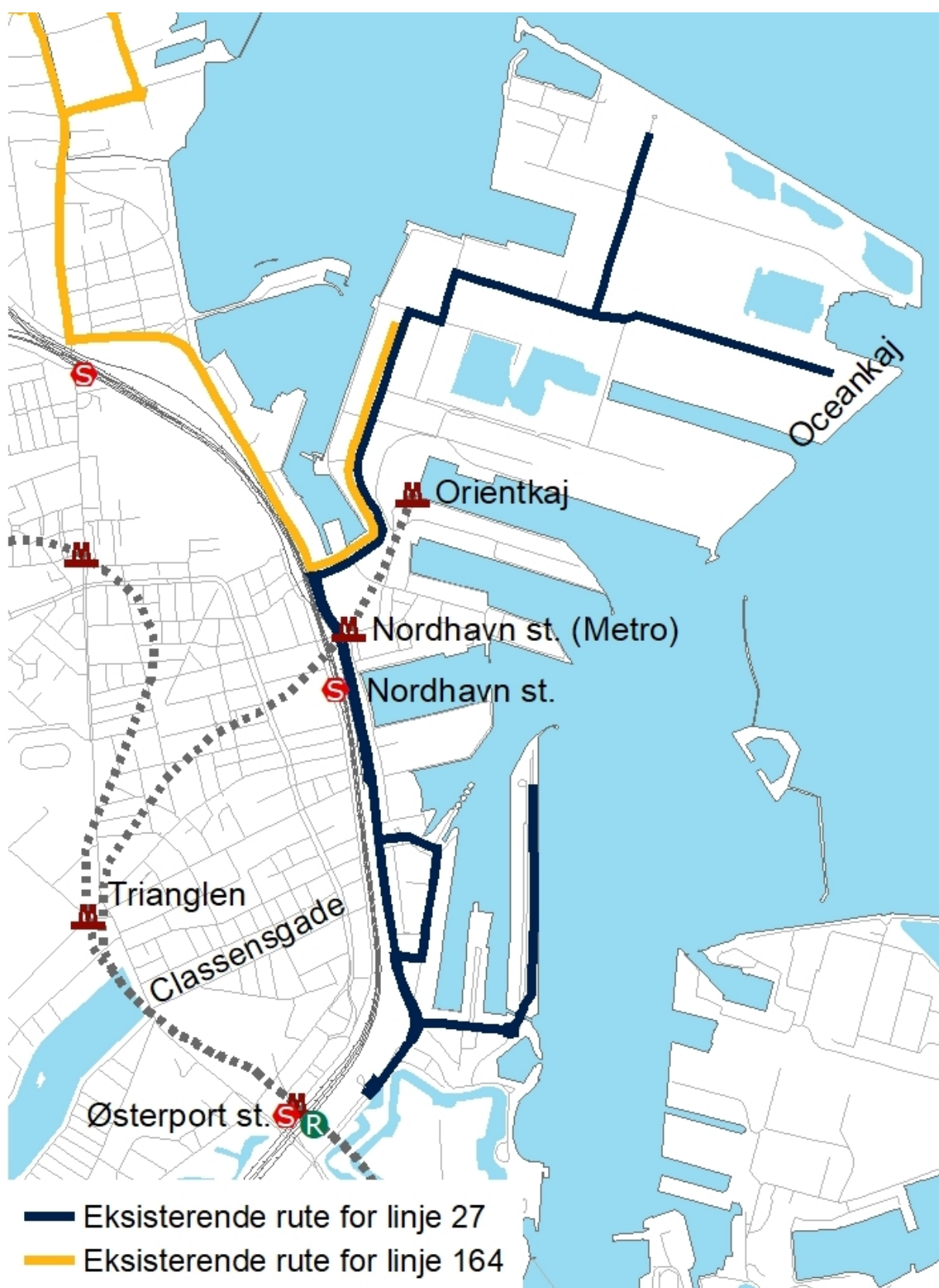
Ulemper ved de foreslåede ændringer:

- Der vil ikke længere være en direkte forbindelse mellem Sdr. Frihavn og Nordhavn.
- Stoppestedet ved Nordhavn St. i indadgående retning nedlægges.
- Der skal etableres pausefacilitet til chaufførerne på linje 27.

Eksisterende ruter for linje 27 og 164

De eksisterende ruter for linje 164 og 27 er vist på nedenstående kort sammen med den kommende Nordhavnsmetro, der forventes at åbne 28. marts 2020. Nordhavnsmetroen vil fungere som en forlængelse af den sydlige del af Cityringen og derfor køre mellem Orientkaj og Hovedbanegården via Indre By.

- Linje 164: Kører i dag mellem Ballerup St. (via Hellerup St.) og Nordhavn (Skudehavnsvej) tre gange i timen i myldretiden. Der er ingen afgang til Nordhavn i den øvrige driftstid.
- Linje 27: Giver forbindelse mellem Østerport St. (sløjfen) og Nordhavn (Oceankaj) via DFDS-terminalen fire gange i timen i myldretiden og to gange i timen midt på dagen. Herudover suppleres betjeningen mellem DFDS-terminalen og Østerport St. (sløjfen) via Indiakaj med fire afgang i timen i myldretiden og tre afgang i timen midt på dagen. Om aftenen køres der to afgang i timen mellem Østerport St. (sløjfen) og Nordhavn (Oceankaj) via såvel DFDS-terminalen som Indiakaj. Uden for krydstogtsæsonen på Langelinie, køres endvidere to afgang i myldretiden og tre afgang i dagtimer via Langelinie kaj.



Linje 164 forlænges til Oceankaj

Movia foreslår, at linje 164 får en ny rute, så den overtager betjeningen af Nordhavn og Oceankaj sammen med metroen. Movia foreslår at linje 164 forlænges til Oceankaj på alle afgange.

Movia foreslår, at linje 164 fortsat lægges via Sundkrogsgade. Skift til S-banen kan foretages på Svanemøllen st., og skift til Nordhavnsmetroen ved Orientkaj.

Movia foreslår, at linje 164 forbinder Hellerup st. og Nordhavn (Orientkaj og Oceankaj) med 3 afgange i timen i dagtimer og 2 afgange i timen i aften timer.

Såfremt Københavns Kommune bestiller ændringerne på linje 164, anbefaler Movia, at alle afgange kører via Tuborg Havn og dermed giver en bedre betjening af bl.a. Eksperimentariet og Hellerup Skole. Movia vil gå i dialog med Gentofte Kommune herom.



Hvis Københavns Kommune beslutter ovenstående forslag til en ændret rute på linje 164, vil Movia gå i dialog med Københavns Kommunes administration om endelig rute til Oceankaj på den yderste del af Nordhavn, samt stoppestedsplacering.

Økonomisk konsekvens for linje 164

Ændringen vil have følgende økonomiske betydninger for linje 164 isoleret set:

- Ændring i antal køreplantimer: +7.700 timer/år
- Ændring i antal driftsbusser: +1 bus
- Ændring i antal passagerer: +300.000 passagerer/år ift. budget 2020
- Ændret tilskudsbehov i Københavns Kommune: +3,4 mio. kr./år fra 2021 og frem

Økonomien vil være uændret i Ballerup, Gentofte, Gladsaxe og Herlev Kommuner, der medfinansierer linje 164. Foruden en passagervækst som følge af øget drift, er der tillagt forventning om flere passagerer som følge af byudvikling i Nordhavn.

Linje 27 afkortes til Sdr. Frihavn

For at undgå parallelkørsel mellem metro og bus, foreslår Movia at linje 27 afkortes, så den fremover giver forbindelse mellem Østerport og Sdr. Frihavn, som vist på nedenstående kort. For at give bedre forbindelse til metroen, foreslår Movia at linje 27 samtidig forlænges fra Østerport St. (Sløjfen) til Oslo Plads. Ændringen betyder, at Sdr. Frihavn får bedre forbindelse til metroen ved Oslo Plads, men mister direkte forbindelse til Nordhavn.



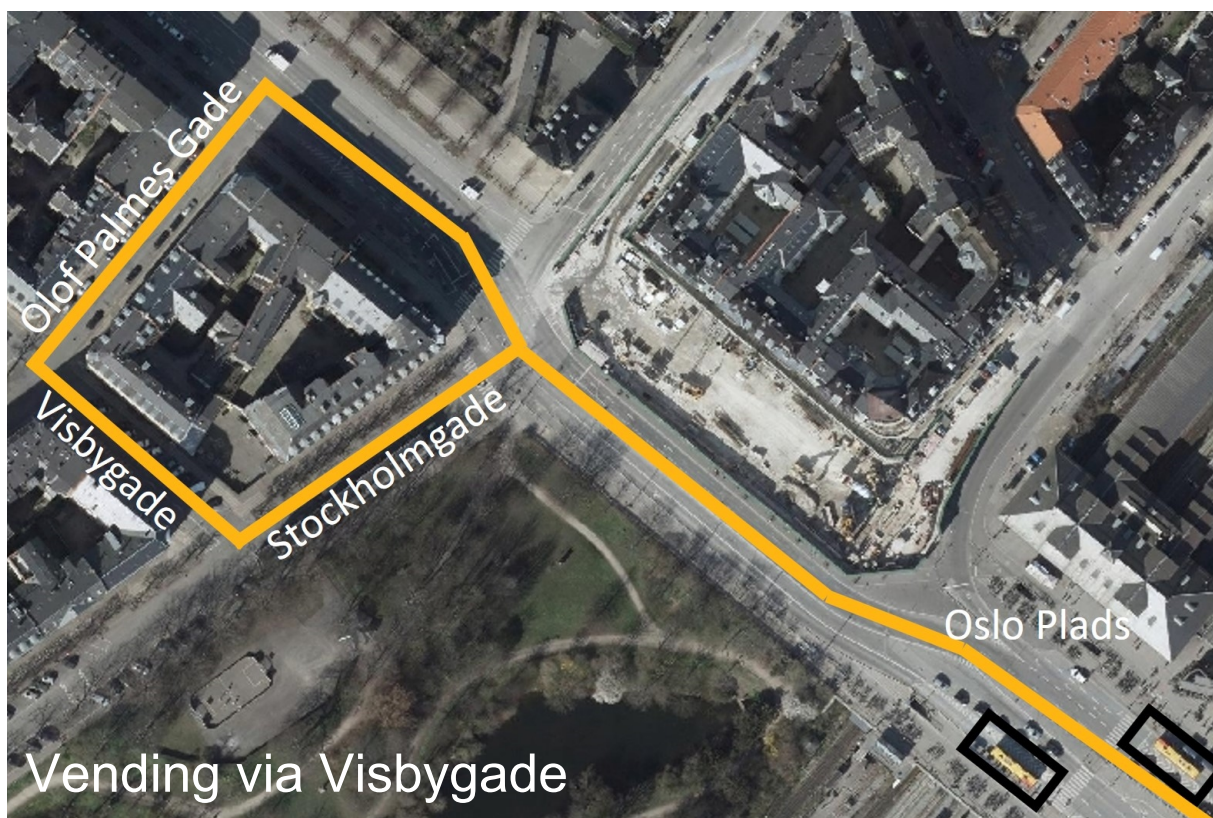
Movia foreslår, at turmønstret simplificeres og at der i dagtimerne køres med to linjevarianter: én der kører Østerport st. (Oslo Plads) -> DFDS Terminalen (DFDS Terminalen-> Østerport st. i modsat retning), og én der kører Østerport st. (Oslo Plads) -> Indiakaj -> Langeliniekaj (Langeliniekaj -> Indiakaj -> Østerport st. i modsat retning). I aften timerne køres således: Østerport St. (Oslo Plads) -> Indiakaj -> DFDS Terminalen (DFDS Terminalen -> Indiakaj -> Østerport St. i modsat retning).

Samlet indebærer dette, at linje 27 forbinder Østerport st. med DFDS terminalen 3 afgang i timen hele driftsdøgnet, med Indiakaj 3 afgang i timen hele driftsdøgnet, og med Langelinie kaj 3 afgang i timen i dagtimerne.

Vending ved Oslo Plads

For at linje 27 kan få endestation ved Oslo Plads kræver det, at linjen kan vende (uden passagerer). Den mest nærliggende mulighed til denne vending er via Bergensgade og Kristianiagade. Pga. opførelse af transfertunnel ifm. Metro på Østerport, vil Østbanegade dog være lukket indtil 2. kvartal 2021. I mellemtiden foreslås en vending via Stockholmgade/Visbygade





Den nye rute til Oslo Plads forudsætter, at Movia kan finde et egnet chaufførlokale ved DFDS terminalen, eller opstilling af faciliteter ifm. Oslo Plads. Alternativt kan operatøren kompenseres for at benytte chaufførlokalet ved Nordhavn St., men chaufførerne skal i så fald fortsat have adgang til et toilet ved Oslo Plads. Udgifterne for at chaufførerne skal benytte chaufførlokalet ved Nordhavn St. estimeres til at være omtrent 0,5 mio. kr.

Stoppestedet ved FN Byen nedlægges

Den nye rute indebærer desuden, at stoppestedet ved FN Byen skal nedlægges. Stoppestedet eksisterer kun i sydlig retning og har følgende passagertal på en gennemsnitlig hverdag:

- 11 påstigere i retning mod Østerport St.
- 136 afstigere fra Nordhavn

Passagertallene tyder på, at stoppestedets primære funktion er at give en forbindelse mellem Nordhavn og S-tog. Den forbindelse kan fremover foretages til fods, bl.a. ved brug af den nye fodgænger- og cykelunderføring til Marmormolen og FN-byen. Metroen vil overtage betjening af de passagerer, der skal fra Nordhavn til Indre By. Rejsende til selve FN Byen og Marmorvej, vil dog få længere gang-afstand, men er dækket ind af Nordhavn stations opland.

Betjeningen af Langelinie kaj fastholdes

I Movias forslag opretholdes betjeningen af Langelinie kaj uden for krydstogtsæsonen. I krydstogtsæsonen vendes turene på Indiakaj i stedet for på Langelinie kaj.

Økonomisk konsekvens for linje 27

Ændringen vil have følgende betydning for linje 27 isoleret set:

- Ændring i antal køreplantimer: -5.000 timer/år
- Ændring i antal driftsbusser: -2 busser/år
- Ændring i antal passagerer: -50.000 passagerer/år ift. budget 2020

Ændret tilskudsbehov i Københavns Kommune: -3,75 mio. kr./år fra 2021 og frem

Linje 25 afkortes til Nordhavn st.

Linje 25 indsættes til at betjene passagerer fra krydstogtskibene i sommermånederne mellem Oceanankaj og Nørreport St., hvor man kan skifte til busser og S-tog. Dette forløb ligger fast i 2020, da åbningen af Nordhavnsmetroen, på tidspunkt for bestilling af driften i 2020, ikke var fastlagt og da vejforholdene i området endnu ikke er færdiggjort.

Med Nordhavnsmetroen åben, kan ruten fra 2021 afkortes til Nordhavn St., hvor der vil være adgang til både S-tog og metro. Det præcise forløb her, og vendemulighed, skal afklares.

Det kan også være en mulighed at lade linjen køre helt til Østerport, for at få forbindelse til S-tog og metrolinje M3, udover metrolinje M4. Dette vil særligt være aktuelt, hvis den kan føres helt til Oslo Plads og anvende vendemuligheden (uden passagerer) via Bergensgade eller Visbygade, ligesom foreslået med linje 27.



Økonomisk konsekvens for linje 25

Driften tilpasses hvert år til krydstogtsskibenes aktuelle behov, og kan derfor variere. På baggrund af driftsomfanget i 2019, kan der dog forventes nedenstående besparelse ved afkorting af linje 25 til Nordhavn metrostation.

- Ændring i antal køreplantimer: -500 timer/år
- Ændring i antal passagerer: Uændret
- Ændret tilskudsbehov i Københavns Kommune: -0,15 mio. kr./år

Samlet overblik over ændringsforslag



Nedenstående tabel giver et overblik over ændringer i antal afgang i timen til henholdsvis Océankaj, Orientkaj, DFDS Terminalen, Langelinie og Nordhavn St. (nuværende antal afgang i timen -> nyt antal afgang i timen).

	Myldretid	Dag	Aften
Afgang i timen til Océankaj	4 -> 3	2 -> 3	2 -> 2
Afgang i timen til Orientkaj*	7 -> 3	2 -> 3	2 -> 2
Afgang i timen til DFDS Terminalen**	8 -> 3	5 -> 3	2 -> 3
Afgang i timen til Indiakaj	4 -> 3	3 -> 3	2 -> 3
Afgang i timen til Langelinie ***	2 -> 3	3 -> 3	0 -> 0

*Får metrobetjening

**Beskrivelsen dækker antallet af afgang mellem DFDS terminalen og Østerport St. Derudover er der i dag afgang mellem DFDS terminal og Nordhavn, som udgår.

***Det er ikke muligt at betjene Langelinie om sommeren pga. sommertrafik. Bussen vender derfor ved Indiakaj.

Hvis Københavns Kommune bestiller de ændringer, der er foreslået i dette notat, udestår der at få afklaret følgende punkter:

- Hvis linje 27 forkortes, skal der etableres chaufførfaciliteter ved enten Oslo Plads eller DFDS terminalen.
Alternativt kompenseres operatøren for at benytte chaufførlokalet ved Nordhavn St. i kombination med toiletadgang ved Oslo Plads.
- Vendemuligheden ifm. føring af Linje 27 til Oslo Plads skal afklares.
- Fremtidig afkortning af linje 25 (til Nordhavn eller Østerport) skal afklares

Samlet vil de to ændringer, betragtet som Scenarie 1, som foreslået i dette notat, have nedenstående økonomiske effekt i Københavns Kommune. Ændringerne vil ikke påvirke økonomien i nabokommunerne.

	Scenario	Ændret tilskudsbehov
Halvårseffekt i 2020	Scenario 1:	
	Linje 164 forlænges til Oeankaj.	-0,25 mio. kr.
	Linje 27 afkortes til Sdr. Frihavn.	
	Linje 25 afkortes til Nordhavn st. (Metro)	
	Evt. kompensation for at benytte chaufførlokale ved Nordhavn St.	+0,25 mio. kr.
Helårseffekt fra 2021	Scenario 1:	
	Linje 164 forlænges til Oeankaj.	-0,5 mio. kr.
	Linje 27 afkortes til Sdr. Frihavn.	
	Linje 25 afkortes til Nordhavn st. (Metro)	
	Evt. kompensation for at benytte chaufførlokale ved Nordhavn St.	+0,5 mio. kr.