

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



# Bustilpasning til Cityringen: Det gode samarbejde mellem Movia, kommuner og Region Hovedstaden

*Forfattere: Kari Ann Vestergaard, [kav@moviatrafik.dk](mailto:kav@moviatrafik.dk), Projektleder i Movia.*

*Simon Baadsgaard, [sib@moviatrafik.dk](mailto:sib@moviatrafik.dk), Projektleder i Movia.*

## København får snart en ny metro – og dermed også "Nyt Bynet"

D. 29. september 2019 får København og Frederiksberg en helt ny metro – Cityringen – der åbner med 17 nye stop gennem nogle af de tættest befolkede og mest besøgte områder. Den nye metro vil give et kæmpe løft til den offentlige transport i København og Frederiksberg, gøre det meget lettere at komme rundt i hovedstaden og passagererne vil opleve markante besparelser i rejsetiden (se Tabel 1).

Tabel 1 Rejsetidseksempler før og efter Cityringen

	Rejsetid inden Cityringen	Rejsetid efter Cityringen
Marmorkirken – Nørrebro St.	25 min	9 min
P. H. Plads – Enghave Plads	27 min	13 min
Rådhuspladsen – Marmorkirken	14 min	3 min
Rådhuspladsen – Nørrebro St.	17 min	12 min
Frederiksberg Allé - Trianglen	21 min	11 min

Metroen bygges naturligvis til at dække områder, hvor rigtig mange mennesker dagligt benytter den kollektive trafik. Disse områder er i forvejen tungt betjent af busser, og der er derfor behov for en omlægning af busnettet, så det sikres, at busserne supplerer og ikke dublerer den nye metro. Arbejdet med omlægningen af busnettet har siden 2014 været forankret i projekt "Nyt Bynet", og indebærer store ændringer på mange af de største og vigtigste buslinjer i København og Frederiksberg.

At lave ændringer på så store buslinjer betyder, at det puslespil, der sammen udgør Københavns og Frederiksbergs buslinjer, skal pilles fra hinanden og sættes sammen på ny. Buslinjerne kører på kryds og tværs, dækker en stor geografi og kører ofte kører i flere kommuner. Samlet set betyder Nyt Bynet ændringer på 33 buslinjer, der i alt berører 12 kommuner og flere regionalt finansierede linjer i et område, der betjener omtrent 100 mio. årlige buspassagerer.

Rent økonomisk bliver i alt 27 kommuner og Region Hovedstaden påvirket af Nyt Bynet. Det skyldes, at 20 % af tilskudsbehovet til en linje, der betjener mere end én kommune, betales af alle kommuner i den pågældende region. De 20 % fordeles ud fra antal borgere i de enkelte kommuner. Indledende beregninger viste, at udgifterne til busdriften i København og Frederiksberg ville stige med ca. 200 mio. kr. som følge af tabte billetindtægter, såfremt busnettet fortsatte uændret efter åbningen af Cityringen. Dette ville altså sende en regning på 40 mio. kr. til de øvrige 25 kommuner i regionen.

Grundet den økonomiske påvirkning af mange kommuner samt de betjeningsmæssige påvirkninger uden for de to metrokommuner, var det fra starten centralt, at alle kommuner og Region Hovedstaden havde et tæt samarbejde om udviklingen af Nyt Bynet, hvor Movia som regionalt trafikelskab fik ansvaret for at drive opgaven.

## **”Nyt Bynet” – Et tæt samarbejde mellem Movia, kommuner og Region Hovedstaden**

Movia indledte arbejdet med Nyt Bynet i 2014, hvor der blev oprettet en projektgruppe med deltagelse af Movia, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Region Hovedstaden, DSB og Metroselskabet. Efter det første halve år stod det dog klart, at arbejdet havde brug for at udvide interessentkredsen til alle kommuner i Region Hovedstaden samt at have nogle klart definerede politiske rammer for planlægningen af det nye busnet.

I april 2016 valgte Movia at afholde en borgmesterkonference, hvor borgmestrene og udvalgsformænd fra alle kommunerne i Region Hovedstaden og regionsrådsformanden deltog. Resultatet af konferencen var en samlet politisk enighed om fire principper samt at det nye busnet skulle tilrettelægges inden for den gældende økonomiske ramme. Det har sidenhen været grundstenene for planlægningen af det nye busnet. Derudover satte borgmestrene og regionsformanden Movia i spidsen for arbejdet med et ønske om tæt samarbejde på tværs af de kommunale grænser.

Endelig blev der truffet en fælles beslutning om tidsplanen for Nyt Bynet. Aftalen gik på en to-delning af beslutningsprocessen, hvor de politiske behandlinger af det strategiske busnet (hvilket i Nyt Bynet betyder alle A- og S-busser) lå i forbindelse med Movias ”Trafikplan 2016”, som var i høring i kommunerne og regionen i efteråret 2016. De øvrige linjer samt den endelige busdriftsøkonomi blev politisk godkendt i forbindelse med trafikbestilling 2019 i maj 2018.

På borgmesterkonferencen nedsatte borgmestrene og regionsrådsformanden en politisk styregruppe, som skulle varetage den politiske dialog i forbindelse med Nyt Bynet. Den politiske styregruppe bestod af Københavns og Frederiksbergs borgmestrene, regionsrådsformanden, KKR-formandsskabet samt Movias bestyrelsesformand.

## Tæt samarbejde om udvikling af det nye busnet

Beslutningerne om planlægningsprincipperne og den økonomiske ramme banede vejen for, at Movia i samarbejde med kommunernes og regionens trafikplanlæggere kunne udarbejde et forslag, der var bygget på et forhåndsgodkendt grundlag. Dette gjorde samarbejdet nemmere, da de overordnede rammer var fastlagt.

Efter borgmesterkonferencen gennemførte Movia en omfattende involvering af kommunernes og regionens trafikplanlæggerne – både enkeltvis og i grupperinger med fokus på de tværkommunale linjer. Udgangspunktet for drøftelserne var et busnet udarbejdet af Movia og formålet var at drøfte kommunernes ønsker til justeringer af Movias oplæg samt konsekvenserne for kunder, passagerer og busdriftsøkonomi. I denne fase af projektet udarbejdede Movia desuden passageranalyser, trafikmodelberegninger, driftsøkonomiske beregninger på kommuneniveau samt oplandsanalyser.

Det tætte og intense samarbejde mellem kommunerne, Region Hovedstaden og Movia resulterede i, at Movia i første omgang kunne udsende et samlet strategisk busnet (dvs. linjenettet for A- og S-busser), som var tilpasset den nye metro. Det strategiske var en del af Movias Trafikplan 2016, som blev godkendt i Movias bestyrelse i januar 2017 efter at have været i politisk høring i kommuner og regioner i efteråret 2016. Det godkendte strategiske net dannede rammen for den videre planlægning af de øvrige linjer samt den økonomiske ramme.

Gennem et fortsat tæt samarbejde kunne Movia i december 2017 udsende et forslag til konkrete omlægninger af de lokale buslinjer (dvs. linjenettet for de lokale busser) med specifikke antal afgang og driftsomfang på alle buslinjer. Kommunerne og regionen fik dermed et totalt billede af det samlede busnet og forslaget indeholdt derfor også driftsøkonomien for den enkelte kommune og regionen, som de kunne bruge til deres politiske behandlinger af det samlede busnet.

## Tværgående politisk proces om beslutning af det samlede "Nyt Bynet"

Københavns Kommunes lokaludvalg benyttede det forslag til busnettet, som Movia udsendte i december 2017, til at afholde en omfattende borgerhøring med tilhørende borgermøder. På borgermøderne fik borgerne mulighed for at komme i dialog med kommunen og Movia, og borgerne kunne komme med indspil til ændringer, som Lokaludvalgene videresendte til kommunens økonomiforvaltning til brug for den videre politiske behandling. Også Frederiksberg, Gladsaxe og Gentofte kommuner afholdt en omfattende høring. Der er i forbindelse med Nyt Bynet blevet afholdt omtrent 20 borgermøder i de fire kommuner.

I maj 2018 havde alle kommuner samt Region Hovedstaden (med en række justeringer til Movias forslag som følge af høringerne) godkendt et samlet busnet på tværs af kommunale og regionale grænser. Herefter har der pågået og pågår et stort arbejde med at få klargjort og implementeret det nye busnet til metroens åbning i september 2019.

## Borgmesterkonferencens fælles rammer

### Økonomi

På borgmesterkonferencen nåede borgmestrene og regionsrådsformændene til enighed om, at Movia i planlægningen af Nyt Bynet skulle sigte mod, at den samlede økonomi for busdriften i Region Hovedstaden skulle være den samme før og efter Cityringens åbning. Det vil sige, at de passagerindtægter, der vil blive tabt til Cityringen skulle hentes ved at reducere i antallet af kørte timer. De indledende beregninger viste, at dette svarede til ca. 180.000 kørte timer pr. år (ca. 10 procent).

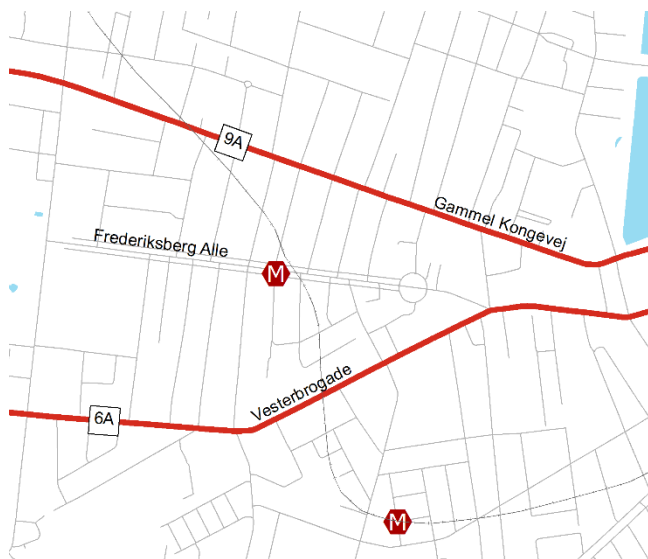
Det var en klar forudsætning for at Nyt Bynet kunne lykkes, at borgmestrene havde tilsluttet sig en fælles økonomisk ramme. Dermed var et af de to store elementer i planlægningen af Nyt Bynet allerede fastlagt, og Movia og administrationerne i kommunerne kunne herfra koncentrere sig om at planlægge, hvordan busserne skulle køre inden for den givne økonomiske ramme.

### Planlægningsprincipper

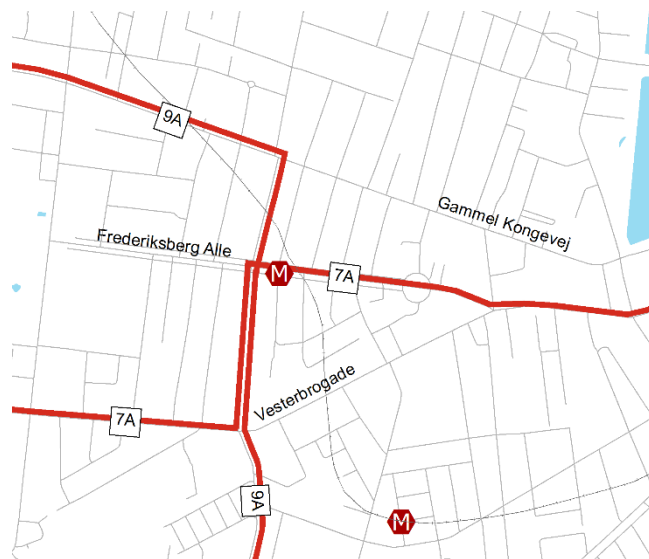
Med udgangspunkt i en faglig anbefaling fra Movia besluttede borgmestrene og regionsrådsformanden fire planlægningsprincipper på borgmesterkonferencen i april 2016. Principperne tog udgangspunkt i en konsulentrapport, som var igangsat af Transportministeriet og Københavns Kommune tilbage i 2012, da de første tanker om tilpasningen af busnettet til Cityringen blev igangsat.

#### Princip 1: Skabe attraktive trafikknudepunkter

Dette princip fokuserer på at skabe sammenhæng i den kollektive trafik, så mange busser (især dem med mange afgang) giver forbindelse til/fra de store stationer og dermed skaber et stort og attraktivt skiftested. Princippet skal øge Cityringens opland og dermed brede værdien ud til et større område. Figur 1 og Figur 2 viser et eksempel fra Frederiksberg Allé St., der i Nyt Bynet bliver et skiftested mellem to A-busser og Cityringen.



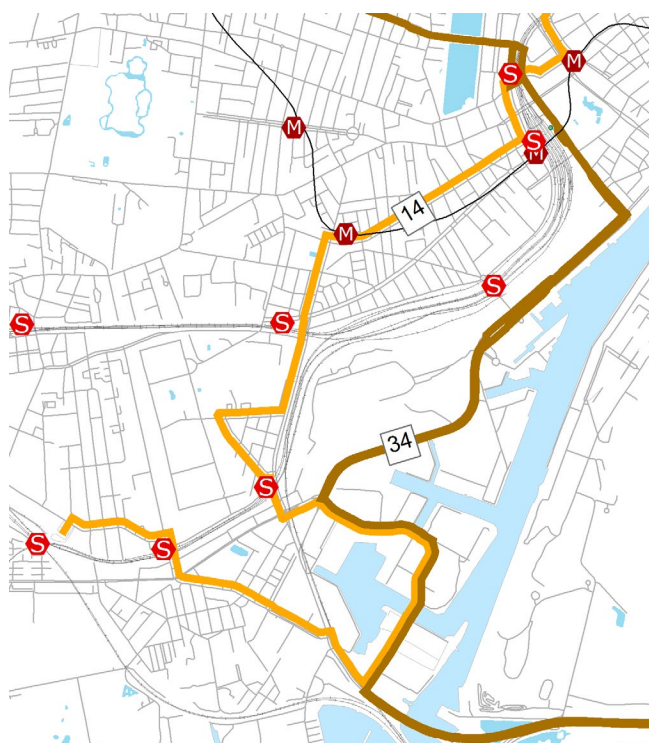
Figur 1 Inden Nyt Bynet betjener linje 9A Gl. Kongevej og 6A betjener Vesterbrogade. Ingen af linjerne møder Cityringen ved Frederiksberg Allé St.



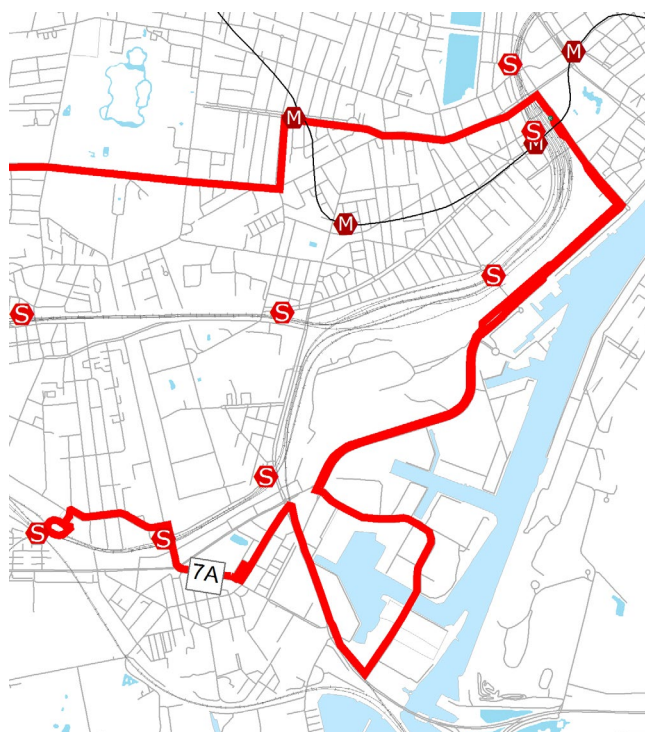
Figur 2 I Nyt Bynet møder linje 9A og 7A Cityringen ved Frederiksberg Allé St., der bliver et nyt stort skiftested.

## Princip 2: Koncentrere ressourcer på centrale strækninger

Dette princip har til formål at give en forenklet betjening med mange afgang – gerne en A-bus – på de strækninger, hvor der er mange passagerer. Dette princip støttes af Movias kudeanalyser som viser, at passagererne efterspørger mange afgang hele døgnet, og samtidig er villige til at gå lidt længere til et stoppested, der betjener én linje, de kender, og som altid kører. Figur 3 og Figur 4 viser et eksempel fra Sydhavnen, som i dag er betjent af to forskellige buslinjer med et begrænset antal afgang. Sydhavnen vil fremover blive betjent af én A-bus.



Figur 3 Inden Nyt Bynet betjenes Sydhavnen af linje 14 med 5 afgange/time i myldretiden og linje 34 med 4 afgange/time i myldretiden.



Figur 4 I Nyt Bynet betjenes Sydhavnen af linje 7A med 9 afgange/time i myldretiden.

### Princip 3: Undgå parallelkørsel med banerne

Dette princip skal sikre, at det strategiske busnet med mange afgange supplerer men ikke dublerer strækninger, hvor der kører metro, sådan at disse giver forbindelse til metrostationerne uden at konkurrere om de samme passagerer. Princippet er i vid udstrækning fulgt på de kommende strækninger på Cityringen, men også på dele af den allerede eksisterende metro.

Figur 5 og Figur 6 viser et eksempel fra Indre By, som inden Cityringen bliver betjent af linje 1A med rigtig mange afgange. Da Cityringen også skal køre gennem Indre By ændres linje 1A, så den fortsat har en selvstændig funktion som hovedlinje og samtidig får som rolle at binde Frederiksberg og Indre Nørrebro sammen med Cityringen og den eksisterende metro. Indre By vil i stedet blive betjent af en lokal linje med få afgange, der kan betjene de borgere, der har svært ved at gå til en metrostation.





Figur 5 Linje 1A's rute gennem Indre By med 16 afgang/time i myldretiden inden åbningen af Nyt Bynet



Figur 6 I Nyt Bynet lægges linje 1A om gennem Nørrebro og Frederiksberg. Indre By betjenes af en lokal bus med 2 afgang/time i myldretiden

#### Princip 4: Sikre god lokal busbetjening

Det sidste princip har sikret, at borgerne i Storkøbenhavn fortsat har god tilgængelighed til offentlig transport, således at 95 % fortsat har under 400 m. til et stoppested eller en station. Det er dog ikke sikkert, at man fra det nærmeste stoppested har lige så mange afgang som tidligere eller at bussen kører det samme sted hen.