

Dokumentnummer

872582

Dato

10 01 2019

Sagsbehandler: PBM

Direkte: +45 36 13 17 28

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Busnet 2025

Ring 3 er en meget væsentlig korridor i det strategiske kollektive transportnet og når S-busserne erstattes af letbanen er der behov for at sikre en god sammenhæng mellem bus og letbane for at understøtte den befolknings- og erhvervsudvikling der er planlagt. De første erfaringer fra metrocitringene viser, at flere skifter til og fra de højklassede kollektive transporttilbud og der er derfor også behov for at se på knudepunkterne og sikre gode og effektive skiftemuligheder. Endelig vil der i tidsperspektivet frem til 2025 være behov for at tænke i løsninger, som understøtter den grønne omstilling og fokus på klimaet.

Efter drøftelse med kredsens af kommunal- og tekniske direktører fra letbanekommunerne og Region Hovedstaden har Movia udarbejdet nærværende notat til orientering om den samlede proces frem mod bestillingen af et nyt busnet i oktober 2023.

Hvorfor drøfte busnettet for 2025 nu?

I bund og grund handler det om at udnytte den kommende letbanes potentiale i forhold til igangværende og kommende by- og erhvervsudvikling, hjælpe med at sikre den forventede passagertilslutning på 13-14 mio. passagerer årligt og øge letbanens opland, så kommunerne i 2. række også får mest muligt ud af de nye muligheder.

Fra trængselskommissionens betænkning ved vi, at Ring 3 korridorens andel af kollektiv transport er lav sammenholdt med andre større byområder. Understøttes letbanen af sammenhængende udbud af kollektiv mobilitet vil det øge markedsandelen og være et middel til begrænse trængslen

Byudviklingen er oppe i gear, og det stiller konstant nye krav til kvaliteten af den kollektive mobilitet. Flere letbanekommuner har planer om stationsprojekter frem mod 2025, hvoraf flere allerede er i gang. Det øger behovet for gode skift ved knudepunkter, sammenhængende planlægning på tværs af transportformer, og en plan for hvordan et kommende busnet kan se ud.

Det er her værd at bemærke sig, at projektet omkring Moving People i regi af Gate 21 på nuværende tidspunkt har dokumenteret en effekt ift. reduktion i antallet af biler i korridoren, dels gennem overflytning til andre transportformer (cykel, bus og tog) og øget samkørsel.

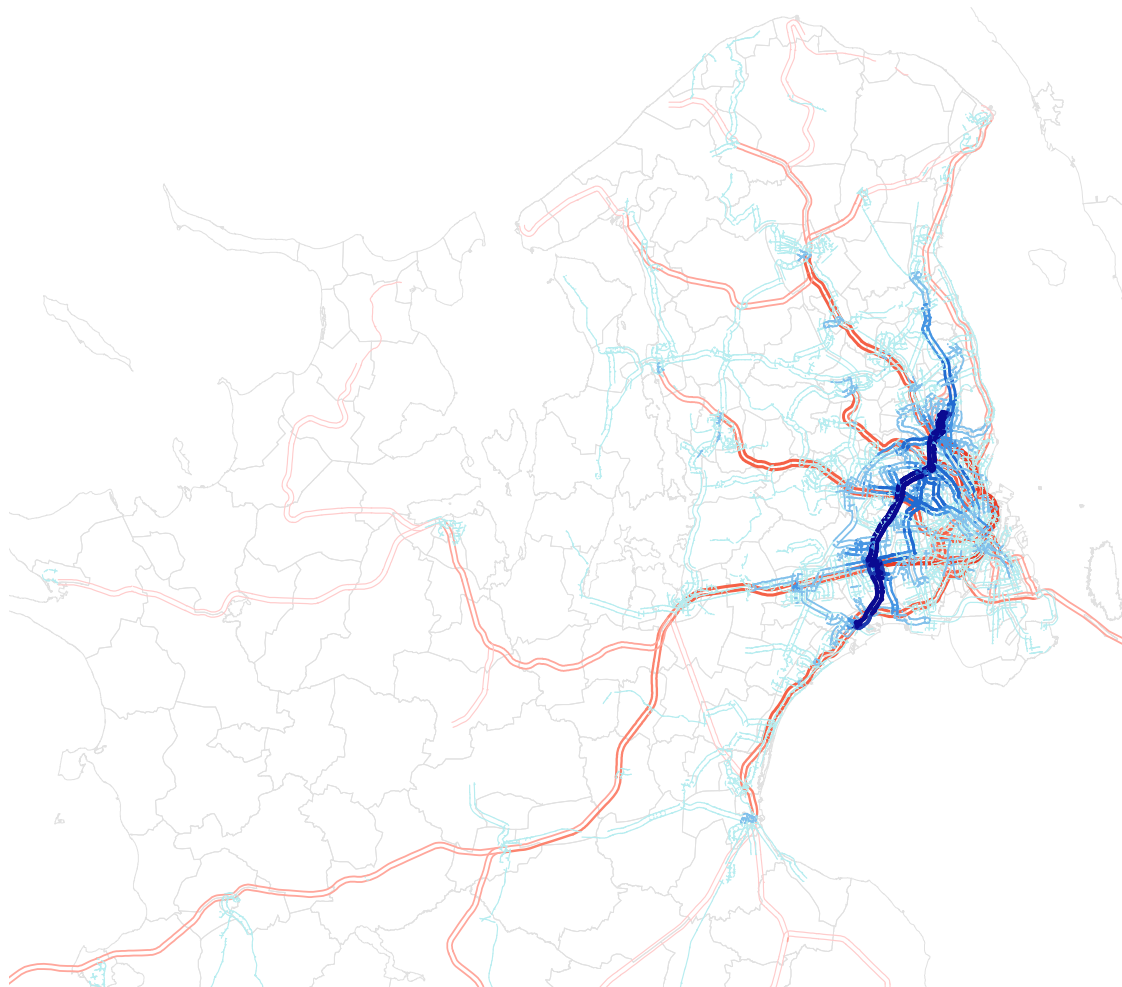
Ligeledes har den grønne omstilling af transportsektoren betydning for pladsbehov til ladeinfrastruktur mv. Vælger kommunerne at idriftsætte elbusser i 2025, er en beslutning i 2023 nødvendig af hensyn til at Movia kan gennemføre udbud og operatørerne kan få leveret busserne.

Sidst men ikke mindst er den enkelte kommunes mulighed for budgettering i overslagsår et vigtigt element i forhold til at svare på, hvorfor der er behov for at drøfte busnet 2025 nu.

Hvad bidrager projektet med?

Projektet giver et fælles vidensgrundlag på tværs af forvaltningerne, hvad enten det handler om mål for fordelingen på forskellige mobilitetsformer, byudvikling eller forståelse af nabokommunernes ønsker til den kollektive transport.

Kortet viser hvilke andre bus- og togforbindelser, som passagerer i linje 300S har benyttet som en del af deres rejse. Behovet for fokus på sammenhænge på tværs af kommunegrænser er tydeligt, særligt når forventningen er, at der vil ske en fordobling af passagertallet i Ring 3 korridoren, når 30E og 300S bliver til letbane.



I tæt samarbejde med kommuner og Region Hovedstaden har Movia planlagt og idriftsat Nyt Bynet, hvor busnettet blev tilpasset Metro Cityringen. Nyt Bynet har givet alle parter værdifuld viden og erfaring, som vi vil bygge videre på. Movia vil derfor sættes sig i spidsen for administrativ involvering af relevante forvaltninger og sikre tværkommunalt afstemte beslutningsforslag. Hvis det er ønsket vil vi yder støtte til borgerinvolvering og søge for den samlede kommunikation af projektet.

I forløbet vil Movia endvidere sikre involvering af DSB og Lokaltog med henblik på at planer for fremtidig banebetjening indgår i de samlede analyser.

Hvordan når vi i mål med busnet 2025?

I 2020 beslutter kommuner og regioner indbyrdes og med Movia det strategiske net, der skal gælde de næste 4 år. Det strategiske net består af de vigtigste bus- og banelinjer og den firårige planlægningshorisont sikre forudsigelighed og stabilitet i det samlede kollektive net. Fastlæggelsen af det strategiske net sker gennem mobilitetsplan 2020, der er i høring frem til 20. marts 2020.

I figuren under ses en overordnet procesplan for arbejdet frem mod beslutning i 2023. Processen er opdelt, så der i 2021 træffes beslutninger om principper for ændringer samtidig med, at mål for serviceniveau og økonomiske rammer for arbejdet fastlægges. Dette giver plads til administrativt udformning af busnet og vurdering af nødvendige anlægsinvesteringer i 2022, hvorefter den nye busnet kan bestilles i 2023.

Projektet starter imidlertid allerede i 2020 af hensyn til ovennævnte ønsker, og samtidig giver det mulighed for, at opnå en fælles administrativ forståelsesramme og vidensgrundlag for arbejdet.

Undervejs i processen vil der være behov for en række delbeslutninger, som ikke er med i den overordnede procesplan.



*Af hensyn til Movias udbudsproces er det nødvendigt at afklare betjening 2 år inden letbanens driftsstart.

Til indledende analyser mv. er der behov for 0,5 mio. kr., der fordeles ligeligt mellem letbanekommunerne og Region Hovedstaden.

Den politiske temadag i foråret 2021 bliver projektets kickoff-dag, hvor følgende temaer vil indgå:

- Forventninger til nyt **indtægtsgrundlag** for busdriften
- Strategisk **byudvikling** i sammenhæng med nyt busnet og fremkommelighed
- Smidige skift og **adgangsforhold** til nye letbanestationer
- Forøgelse af **oplånd** understøttet af mobilitetstiltag og first/last mile løsninger