

TRAFIKUDVALGET

MØDETIDSPUNKT

27-10-2020 19:00

MØDESTED

Standard mødested for møder

MEDLEMMER

Anne Ehrenreich	Medlem	Deltog
Freja Södergran	Medlem	Deltog
Susanne Due Kristensen	Medlem	Deltog
Jens Mandrup	Formand	Deltog
Martin Baden	Næstformand	Afbud
Erik R. Gregersen	Medlem	Deltog
Christoffer Buster Reinhardt	Medlem	Deltog
Annie Hagel	Medlem	Deltog
Marianne Frederik	Medlem	Deltog

INDHOLDSLISTE

5. Drøftelsessag: Henvendelse fra Gladsaxe Kommune om 250S

5. DRØFTELSESSAG: HENVENDELSE FRA GLADSAXE KOMMUNE OM 250S

INDSTILLING

Administrationen indstiller

1. at trafikudvalget tager Gladsaxe Kommunes henvendelse om grendeling af 250S samt den videre proces til efterretning

POLITISK BEHANDLING

Trafikudvalgets beslutning den 27. oktober 2020:

Udvalget løftede sagen til en drøftelsessag.

Drøftet, idet udvalget bemærker, at der ønskes tilføjet en linje i høringsbrevet til kommunerne, hvor det understreges, at trafikudvalget endnu ikke har taget stilling til en grendeling eller ændring af busnummer.

Martin Baden (A) og Susanne Due (A) deltog ikke i behandling af sagen.

BAGGRUND

Den 7. september 2020 rettede Gladsaxe Kommunes Trafik- og Teknik-udvalg henvendelse til Region Hovedstaden med et ønske om, at bus 250S grendeler sig ved Høje Gladsaxe. (jf. www.dagsordener.gladsaxe.dk)

Sagen har til formål at oplyse trafikudvalget om kommunens henvendelse og den planlagte proces for håndtering af dette.

SAGSFREMSTILLING

Da busnettet blev tilpasset metrocityringen i oktober 2019, blev bus 250S omlagt. Bussen kører bl.a. ikke forbi boligområdet Høje Gladsaxe, som dermed har oplevet en reduceret betjening af området. Det har ført til flere borgerhenvendelser til kommunen, som kommunen nu forsøger at imødekomme. Siden omlægningen har bus 250S, i stedet for Høje Gladsaxe, betjent området om Mørkhøj, hvor den har ”vundet” en del nye passagerer siden omlægningen, da Mørkhøj har fået en forbedret direkte forbindelse til København.

Gladsaxe Kommune har gennem længere tid drøftet mulighederne for at forbedre betjeningen med kollektiv trafik af boligområdet Høje Gladsaxe. På et udvalgsmøde i kommunen den 7. september, blev det besluttet at rette henvendelse til regionen med et ønske om, at linje 250S bliver grendelt, således at hver anden afgang fremover vil betjene Høje Gladsaxe, og hver anden afgang vil betjene området ved Mørkhøj, som det er tilfældet i dag. Grendelingen er et kompromis, som tilgodeser en fortsat betjening af Mørkhøj samt betjening af Høje Gladsaxe. Bus 250S har med Nyt Bynet fået en anden ruteføring end tidligere gennem København, hvorfor en omlægning via Høje Gladsaxe ikke vil give en rejsetidsgevinst mellem Høje Gladsaxe og Hovedbanen, men dog en hurtigere forbindelse mellem Høje Gladsaxe og Nørrebro station.

Administrationen i Region Hovedstaden har meddelt kommunen, at det vil forudsætte en politisk godkendelse i regionen. Derudover vurderes det, at der er behov for at høre de øvrige berørte kommuner, Dragør, Tårnby, Frederiksberg og København, da linjen kører mellem Dragør Stationsplads og Bagsværd Station.

Gladsaxe Kommunes henvendelse

Gladsaxe Kommunes tekniske udvalg drøftede på deres møde den 7. september 2020 fire scenarier for 250S med henblik på forbedret betjening af Høje Gladsaxe.

Movia har for kommunen undersøgt fire betjeningsscenarier for linje 250S (Movias notat til Gladsaxe

Kommunes behandling er vedlagt i bilag 1)

- A) Grendeling af 250S
- B) 250S via Høje Gladsaxe
- C) 250S uændret
- D) 250S via Høje Gladsaxe og tilbage på motorvejen

Gladsaxe Kommunes tekniske udvalg pegede på scenarie A om grendeling af 250S, og Gladsaxe Kommunes administration har derfor efterfølgende rettet henvendelse til regionen.

Gladsaxe Kommune har meddelt administrationen, at kommunen vil finansiere de direkte merudgifter ved grendelingen.

Opmærksomhedspunkter

Movia har beskrevet konsekvenserne af grendelingen i vedhæftede bilag 2 for regionen. En grendeling af linje 250S vil betyde, at der på de to strækninger vil være 20-minutters frekvens i myldretiderne, og lavere frekvens aften og weekender. Det er en lavere frekvens, end hvad der anbefales for og kendetegner S-busproduktet. Den lavere frekvens og uensartede betjening af stoppestederne som følge af en grendeling gør, at linjen ikke længere kan kategorisere som en S-bus. En grendeling betyder, at linjen skal opdeles i to selvstændige linjer, f.eks. linje 63 og 64. Bortset fra ved grendelingen vil der på resten af strækningen være uændret driftsomfang, da den samlede frekvens for de to selvstændige busser vil være tilsvarende 250S' frekvens.

Movia arbejder med forskellige buskategorier (produktbeskrivelse for S-busser er vedlagt i Bilag 3). I produktbeskrivelse for S-busser står *"Tilrettelæggelsen af linjerne skal ske så direkte som muligt for at understøtte målsætningerne om høj rejsehastighed. Med høj frekvens og høj rejsehastighed er passagererne villige til at bevæge sig længere efter bussen, og en direkte linjeføring kan dermed føre til et større passagergrundlag. For at få effekt af en høj frekvens er det væsentligt, at alle afgange på linjen betjener de samme stoppesteder. Princippet om én linjeføring til én buslinje bør ikke fraviges, da det vil medføre situationer, hvor passagererne oplever, at den førstkommende bus kun kører en del af linjen og man dermed på vente på næste bus. Hvis den kollektive trafik skal være attraktiv, må der ikke kunne opstå tvivl om hverken frekvens, linjeføring eller stop."*

Movia vurderer, at en grendeling af 250S vil give en passagergevinst i Gladsaxe på 20.000 årlige passagerer. Det må antages, at der vil være en negativ passagermæssig konsekvens på den resterende del af strækningen af at gå bort fra S-busproduktet til 'almindelige' gule busser. S-busproduktet står for høj frekvens og høj rejsetid, og er et af de mest højklassede busprodukter i Hovedstadsområdet. S-busserne er derfor ofte udgangspunktet for at arbejde med bedre fremkommelighed, attraktive stoppesteder eller digital trafikinformation. S-busnettet er også et væsentligt udgangspunkt i arbejdet med BRT-linjer, og en varierende linjeføring vil ikke være understøttende for det videre arbejde. Et evt. passagertab som følge af ændrede busproduktkategorier er vanskeligt at kvantificere, og vil dermed ikke blive medregnet i Gladsaxe Kommunes compensation for regionens merudgifter.

Der vil være en mindre forøget køretid forbundet med at køre omkring Høje Gladsaxe. Gladsaxe Kommune vil dække udgifter forbundet med dette.

I forbindelse med Nyt Bynet og omlægningen af linje 250S var det hensigten, at linjen skulle betjene et stoppested på Hillerød motorvejen mellem boligområderne Høje Gladsaxe og Tingbjerg i hhv. Gladsaxe og Københavns kommuner. Vejdirektoratet har dog oplyst, at stoppestedet i sin nuværende form ikke lever op til de gældende krav til trafiksikkerheden på motorvejen, og der er derfor behov for at etablere et nyt stoppested. Dette kræver dog en dispensation fra fredningsnævnet, da området langs Hillerød motorvejen ved Høje Gladsaxe er fredet. En genetablering af de to stoppesteder beløber sig til 6,3 mio. kr. Vejdirektoratet har meddelt, at de ikke har midlerne til at finansiere genetableringen, hvorfor

udgiften skal deles mellem regionen og de to kommuner - København og Gladsaxe.

Ved beslutning om en grendeling, må det vurderes, om det stadigvæk er hensigtsmæssigt at gå videre med at genetablere stoppesteder på Hillerød motorvejen, da passagerpotentialitet forringes. Etableres stoppestedet ikke, vil boligområdet Tingbjerg i Københavns kommune ikke blive betjent af linje 250S.

Evalueringen af Nyt Bynet har været udskudt pga. corona. Gladsaxe Kommunes ønske om en forbedret betjening af Høje Gladsaxe kunne med fordel have indgået i denne evaluering. Men pga. kommunens ønske om en tidligere løsning, så arbejder kommunen med sideløbende løsningsforslag.

Videre proces

Da en grendeling af linje 250S ikke kun berører Gladsaxe kommune, men også de øvrige kommuner, Dragør, Tårnby, Frederiksberg og København, anbefaler administrationen, at disse kommuner bliver hørt inden trafikudvalget træffer endelig beslutning om hvorvidt Gladsaxe Kommunes ønske skal imødekommes.

I bilag 4 er udkast til brev fra trafikudvalget til Dragør, Tårnby, Frederiksberg og Københavns Kommuner, som vil blive udsendt på baggrund af denne orientering med henblik på at få de fire kommuners input forud for regionens politiske stillingtagen til Gladsaxe Kommunes henvendelse.

Nedenstående skemaer viser processen for behandling af Gladsaxe Kommunes henvendelse:

Dato	27. oktober 2020	28. oktober 2020	29. januar 2021	2. marts 2021
Aktivitet	Trafikudvalget får Gladsaxe Kommunes henvendelse til efterretning.	Brev til de berørte kommuner sendes	Frist for svar fra kommunerne	Behandling i trafikudvalget (og forretningsudvalg og regionsråd)

Såfremt regionsrådet beslutter en grendeling af bus 250S, så vil administrationen, i samarbejde med kommunen og Movia, implementere løsningen hurtigst muligt.

KONSEKVENSER

Såfremt indstilling tiltrædes tages orienteringen til efterretning, og brevet i bilag 4 udsendes til kommunerne efter mødet.

ØKONOMI

Der er ingen økonomiske konsekvenser forbundet med denne orientering. Såfremt den beskrevne proces fører til en grendeling af linje 250S, vil udgifterne til linjen stige. Merudgifterne vil blive finansieret af Gladsaxe Kommune gennem en aftale om samfinansiering af buslinjen.

POLITISK BESLUTNINGSPROCES

Sagen forelægges trafikudvalget den 27. oktober 2020.

DIREKTØRPÅTEGNING OG KONTAKTPERSON

Diana Arsovic/Birgitte Leolnar

JOURNALNUMMER

20070077

BILAGSFORTEGNELSE

- 1. Bilag 1 Notat Movia til Gladsaxe Kommune
- 2. Bilag 2- Movia notat til Region Hovedstaden Grendeling af linje 250S
- 3. Bilag 3 Produktbeskrivelse S-bus
- 4. Bilag 4 - Brev til kommunerne ang. 250S

5. Bilag 5 - Endeligt brev - Forslag om grendeling af linje 250S