

Høringssvar fra Movia til planstrategi for Københavns Kommune

Københavns Kommune har d. 1. august fremsendt forslag til kommuneplanstrategien *Fremtidens klimavenlige hovedstad* i høring med frist den 29. september. Vi har med stor interesse læst forslaget til kommuneplan og fremsender hermed bemærkninger til planen.

I første halvdel af 2023 har Movia sørget for kollektiv mobilitet til de 207.000 københavnere, der dagligt besøger et af de ca. 1.000 stoppesteder og stiger på en bus i kommunen. Dette er en stigning fra sidste år, hvor der var 180.000 daglige buspåstigere og samlet set 59 mio. rejsende, der steg på en bus.

Fra Movias side vil vi gerne kvittere for en planstrategi, der i sin redegørelse inddrager den øvrige by- og trafikudvikling i hovedstadsregionen, og helt overordnet viser kommuneplanstrategien retning for et styrket samarbejde, samt en dialog om den sammenhængende mobilitet i regionen. Med afsæt i Movias mobilitetsplan ønsker vi således med høringssvaret at bidrage til mobilitetsperspektivet i kommuneplanstrategien.

I Movias mobilitetsplan fastlægges det strategiske bus- og toget på baggrund af lov om trafikkselskaber, hvor kommuner og regioner beslutter, hvilke linjer der er en del af det strategiske net. Det er særligt vigtigt, at der planlægges for gode korrespondancer for busserne i det strategiske net i forhold til jernbanerne, fordi det er her, at langt de fleste passagerer er.

En by med erhverv og studiemiljø

Busdriften i Københavns Kommune udføres af private busoperatører på baggrund af udbud og planlægning fra Movia. De private operatører indgår i en konkurrence på ejendomsmarkedet om ledige og egnede erhvervsarealer til busgarager. I dag er der tilstrækkeligt med garageanlæg i hovedstadsområdet. Men i takt med byudviklingen bliver det sværere at finde velbeliggende arealer, som busoperatørerne er i stand til at betale. Hvis der ikke er garageanlæg i tilknytning til en buslinje, får busserne længere tomkørsel til og fra endestationen. Det fører til højere udgifter til busdriften for kommuner og regioner. Omstillingen til elbusser skærper problemstillingen, da opladning sker på garagerne – og øget tomkørsel betyder, at den enkelte bus kan køre kortere tid med passagerer, før den skal tilbage til garagen og lade op.

En væsentlig del af Movias busser kører i København, men for nyligt fraflyttede Arriva det sidste garageanlæg i Københavns Kommune. Arealet ved Sibeliusgade er i kommuneplanstrategien en del af byudviklingsområdet Ydre Nørrebro og Ydre Østerbro.

Movia skal opfordre til, at adgangen til busgarager indgår i overvejelserne til den kommende Kommuneplan

2024 på baggrund af Kommuneplanstrategi 2023.

Eksempelvis kan det overvejes, om der skal skabes planmæssigt grundlag for, at et mindre garageanlæg kan etableres i konstruktion i en samlokalisering med byudviklingsaktiviteter, jf. eksempelvis etableringen af et garageanlæg i stueetagen i en boligejendom på Fasanvej i Frederiksberg Kommunes lokalplan 182. Det skal i den forbindelse afklares, hvordan aktiviteten miljøklassificeres, når anlægget alene betjenes med el-busser, der kræver væsentligt mindre service, og alle støjende aktiviteter er indkapslet i bygningen.

Hovedstadens byudvikling og mobilitet

I denne planperiode er der gennemført en række tiltag, der forbedrer forhold for busdriften og de mange buspassagerer i Københavns kommune, men da der samtidig er en stigende trængsel på vejene, er der fortsat behov for en prioritering i form af busbaner, stoppesteder og signalteknik til at sikre bussernes fremkommelighed. Københavns Kommune har med planstrategien sat en række udviklingsmål, som understøttes af Movias mobilitetsplan:

"at byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik"¹

Genetableringen af stoppestederne på Hillerødmotorvejen, der giver bedre adgang til Tingbjerg eller 9A's betjening af Irma-byen i Rødovre er eksempler på denne tværkommunale indsats. Endelig har Københavns Kommune arbejdet sammen med de øvrige kommuner langs linje 150S om en undersøgelse af buslinjens potentiale for at tiltrække flere passagerer. Resultatet af undersøgelsen viste, at der samlet set bliver byudviklet markant langs linjen, og at nuværende og fremtidige aktiviteter øger behovet for transport, så der er et stort potentiale for passagertilvækst på linje 150S. På tværs af tiltag der forbedrer bussernes fremkommelighed, gælder et mål om at skabe en positiv spiral, hvor flere rejser kollektivt med faldende trængsel til følge og en øget udnyttelse af kapaciteten. Dette giver en bedre økonomi og øgede muligheder for at udvide betjeningen.

At københavnerne har foretaget nye valg af transportformer, fremgår tydeligt af fig. 2.8² over turfordeling. Særligt perioden med Covid-19 har fået flere til at gå, mens mange ture på cykel og kollektiv transport blev valgt fra. Vi har i Movia gjort det lettere at kombinere cyklen og bussen ved at tillade cykelmedtagning på en række linjer udenfor myldretid med et mål om at øge antallet af netop disse kombinationsrejser.

Planstrategien har et mål om, at 75% af alle ture foretages til fods, på cykel eller med kollektiv transport og dermed bliver det fremover endnu vigtigere, at infrastrukturprojekter i disse transportformer understøtter hinanden. Dette kan ske ved at sikre, at der er sammenhængende net af henholdsvis fodgængerforbindelser, cykelstier eller buslinjer der knytter byen sammen. Yderligere kan der med fordel arbejdes på skiltning og way-finding forbedres på busterminaler, stationer og stoppesteder.

Behov for nye arealer

Under overskriften *Behov for nye arealer* viser planstrategien både perspektivområder, der skal byudvikles på længere sigt, men også de områder som er i gang eller starter i første del af planperioden. Hovedparten af områderne ligger indenfor det strategiske busnet, hvilket sikrer en grøn mobilitet for områdernes kommende beboere. Særligt vil vi i Movia gerne kvittere for det gode samarbejde om busbetjeningen af Godsbaneterrænet, hvor busdriften indgår som en bærende del af den kollektive betjening af området. Dette

¹ Fremtidens klimavenlige hovedstad; side 20, pkt. 2

² Fremtidens klimavenlige hovedstad; side 31

arbejde vil vi gerne fortsætte på kommende byudviklingsområder, hvor der kan være en synergi i at revurdere busbetjeningen.

De eksisterende boliger på Margretheholm er et eksempel på et område, hvor udviklingen af nye perspektivområder i umiddelbar nærhed som nordøstamager og på Kløverparken kan være en indgang til at se på en samlet betragtning af hele området. Undervejs i udviklingen af Margretheholm har Københavns Kommune og Movia forstærket busbetjeningen af området, men der er også et behov for at eksisterende stoppesteder forbedres i takt med byfortætningen. De to stoppesteder på Refshalenvej benyttes nu årligt af 200.000 passagerer hver, og som det ses af nedenstående billeder, er det oplagt at forbedringer bænke, fortovsarealer, læskærme og trafikinformation:



Endelig ser vi i Movia et behov for en dybere dialog om den kollektive busbetjening af Refshaleøen, hvor en trinvis udbygning af busnettet kan skabe grundlaget for den kommende byudvikling, samt fungere som tilbringer til nye stationer. Derudover er Refshaleøen hjemsted for havnebusserne, hvor havnebassinet deles med havnerundfarterne og der for begge parter vedkommende er tilhørende servicefunktioner. Disse funktioner er essentielle for den fremtidige drift af havnebusserne og bør indgå i den fremtidige udvikling af Refshaleøen.

Movia vil derfor samlet set gerne opfordre til, at Københavns Kommune fortsat lader det strategiske busnet indgå i udpegningen og placeringen af nye byudviklingsområder.

Et styrket samarbejde

Movia ser frem til fortsat dialog og samarbejde med Københavns Kommune om sikring af de bedste mobilitetsløsninger, både i forbindelse med udbud af den kollektive transport, men også i et bredere planlægningsmæssigt perspektiv.

Movia vil i den forbindelse gerne tilbyde en dialog, hvor den fremadrettede indsats for at sikre sammenhængende, attraktiv mobilitet kan drøftes nærmere, herunder Movias bistand hertil.

Venlig hilsen
Per Gellert
Plandirektør, CPO
Trafik og Planlægning, Movia